DISCORSI PARLAMENTARI

DI

AGOSTINO DEPRETIS.

Riordinamento e ampliazione delle reti ferroviarie del Regno

Questo disegno di legge fu presentato alla Camera dei Deputati il 30 giugno 1864 dal ministro dei lavori pubblici, onorevole Menabrea, di concerto con l'onorevole Minghetti, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. — Succeduto il 28 settembre 1864 al Gabinetto Minghetti il Gabinetto La Marmora, l'onorevole Jacini ministro dei lavori pubblici di concerto con l'onorevole Sella ministro delle finanze, presentò alla Camera dei Deputati il 29 novembre 1864 talune modificazioni ed aggiunte al disegno di legge. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Berti-Pichat, Boddi, Giuliani, Berardi, Fiorenzi, Castagnola, Nisco, Conforti e Correnti relatore, questi presentò la relazione alla Camera il 17 dicembre 1864. — Il 7 febbraio 1865 gli onorevoli ministri Jacini e Sella presentarono alla Camera alcuni atti suppletivi alle antecedenti Convenzioni. — La discussione alla Camera dei Deputati ebbe luogo nelle sedute dal 23 al 31 marzo e dal 1° al 12 aprile 1865.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 30 marzo 1865.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASSINIS.

Discorso pronunciato dall'onorevole Depretis:

SIGNORI, il vasto tema che da più giorni stiamo discutendo non è che una parte del tema ancora più vasto, quello dei mezzi di comunicazione del paese, de' suoi commerci, dei suoi servigi di trasporto. Sicuramente se accade che una locomotiva arrivi alla spiaggia del mare e non trovi un

porto, se il passeggiero giunto in porto e sceso a terra non trova la locomotiva, se alla vaporiera che attraversa le nostre pianure e le nostre vallate si giunge sul dorso del somiere, certo, o signori, questi fatti indicano che ci troviamo in uno stadio incipiente e quindi transitorio, ovvero che nelle cose nostre regna una grave perturbazione amministrativa.

Ma io abuserei della compiacenza della Camera, sulla quale debbo affidarmi quest'oggi, se volessi entrare in questa gravissima e vastissima discussione; io sarò più modesto nel mio còmpito.

Noi abbiamo davanti dei contratti, l'ha osservato l'onorevole relatore; il nostro esame è ristretto dalla natura dell'atto che ci fu posto dinanzi. Volontieri ne usciremmo, se il potessimo: nol possiamo.

Io quindi seguirò l'esempio degli oratori che mi hanno preceduto. Non potendo percorrere il campo che, anche così limitato, riesce ancora vastissimo, sceglierò quella parte di esso sulla quale non mi pare siasi abbastanza fermata la discussione, e vedrò, per quanto io possa, di portarvi qualche lume, esponendovi i miei dubbi ed i miei pensieri. Io procurerò di non portarvi dinanzi e di non spaventarvi con un grosso bagaglio di cifre; verrà chi forse lo potrà fare meglio di me: con le considerazioni che saranno pratiche nel modesto ordine amministrativo, più che in altro, vedrò così di illuminare i miei colleghi senza imbarazzarli troppo con le cifre.

E prima di tutto io debbo fare alla Camera una dichiarazione.

Io sarò costretto nel corso del mio dire, e per la natura stessa degli atti sui quali dobbiamo pronunciare il giudizio, a parlare del modo di essere delle Società industriali che costruiscono ed esercitano le ferrovie italiane: io darò qualche consiglio, farò qualche censura: non vorrei che le mie parole fossero intese al di là delle mie intenzioni: io non

sono così cieco della mente da non conoscere l'alto ufficio cui sono chiamate le Società industriali, questi fattori di produzione e di civiltà, ma io credo che anche le ottime istituzioni molte volte degenerano, e che molte volte bisogna richiamarle ai loro principii e del resto io credo che alle Società industriali si possa nuocere egualmente con le improvvide accondiscendenze e coi rigori inutili.

Il disegno di legge, venendo al soggetto che ci sta dinanzi, è l'ordinamento delle ferrovie, disse l'onorevole Nisco, e deve essere la base di tutta la nostra discussione; io credo che sarebbe meglio detto che la legge intenda più che a riordinare le ferrovie a ripartirne il servizio e l'amministrazione in un modo più conveniente.

La prima questione già toccata da altri, e sulla quale dirò poche cose, è quella della opportunità di questo provvedimento.

È opportuno il momento dell'innovazione, può giudicarsi la proposta ministeriale ed in sè stessa, cioè nel suo concetto, e pel metodo col quale venne attuata e pei risultati che ragionevolmente possiamo riprometterci e pei sacrifici a cui si deve sottoporre l'erario, può, dico, la proposta ministeriale per quanto riguarda gli obbietti che ho indicati, e pei sacrifici che impone necessariamente, ravvisarsi utile, e può accettarsi dalla Camera?

Questa è la prima domanda che mi sono fatta.

In verità io ho dato mano, appena mi è stato possibile, a sfogliare il grosso volume che ci è stato distribuito, e dico il vero che le obbiezioni e i dubbi mi crescevano, per dir così, fra le mani, e più seguitava lo studio più crescevano i dubbi, più aumentavano le obbiezioni. Tant'è che io credo mia ventura che oggi e non domani sia venuto il mio turno di parlare, che così sarò più breve.

Prima di tutto, signori, io non posso, io che pure ho avuto non so se la fortuna o la disgrazia di dover meditare un po' di tempo su questa sorta di affari, io non posso lasciar

passare questa occasione senza osservare alla Camera quale gravissimo inconveniente sia lo esaminare un disegno di legge così complesso. Da Aosta a Gallipoli non c'è paese in Italia che non sia, non dico turbato, ma certo commosso dalla grande discussione che ci sta dinanzi. Tutte le terre d'Italia sono interessate, tutte. Bisogna andare sul Jonio, dove non corre ancora locomotiva, o passare nelle parti insulari per trovar terra che non sia preoccupata delle nostre discussioni.

Eppure il momento non è propizio, signori, per giudicare tranquillamente e pronunziarci sopra così delicate questioni.

Alla vigilia delle elezioni generali! I deputati sono uomini, non sono eroi. Bisogna che lo diciamo una buona volta: il Parlamento è una istituzione umana, e dagli uomini e dalle umane istituzioni bisogna domandare il possibile, non l'impossibile.

Col metterci avanti questo disegno di legge in questo stato di cose, mi permetta il Ministero che io glielo dica, ha assunto una grande responsabilità. Non ci guadagnano le istituzioni quando una legge simile viene a dividere, si può dire, il Parlamento ed il paese tra le aspettazioni dei vantaggi ed il timore dei danni. Non è la prima volta che questo è avvenuto, ma giammai in questa misura, e perciò più la deploro ed altamente protesto contro un simile sistema.

Perchè non bisogna dissimularsi, signori, che la civiltà ha anch'essa le sue commozioni, le sue passioni, direi quasi, ed una di quelle che commuovono più profondamente le masse è appunto questa che sorge al pensiero dell'apertura d'una ferrovia, che passi presso il paese nativo; le popolazioni non hanno motivo di agitazione più potente di questo.

Dunque è stata una grande imprudenza il riunire tanti interessi e tante passioni in questa discussione; e se il Ministero ha veduto il pericolo, l'offesa arrecata alle istituzioni costituzionali, e tuttavia ci ha condotti su questo terreno,

bisognerà forse conchiudere che vi sia stato spinto da una grande necessità.

Io dico che è un'imprudenza, perchè, lo ripeto, anche ai Parlamenti bisogna chiedere il possibile.

Qui, o signori, se ci pensiamo bene, non facciamo una legge che possiamo domani mutare, non facciamo nemmeno un contratto od una concessione di una ferrovia che possiamo riconoscere, per le sue condizioni, dannosa allo Stato, ma che possiamo compensare con un patto migliore domani, si tratta che noi comprendiamo, meno poche, tutte le ferrovie d'Italia, tutte le linee principali fissate, le tariffe stabilite; è una specie di grande fedecommesso che noi istituiamo per 99 anni sul servizio dei trasporti in Italia, è più che un contratto; potrebbe essere un trattato, poichè il capitale non ha patria, e tutti i Governi difendono gl'interessi dei loro cittadini, potrebbe essere tale atto e tale vincolo da non poter esser sciolto che colla guerra o colla rivoluzione.

Ho fatto questo cenno per capacitare i miei colleghi che mostrano una certa impazienza di venire al termine della discussione, e per constatare che, oltre alle infinite difficoltà che presenta una stipulazione contrattuale, c'è il vincolo che con queste disposizioni e con questa legge si viene a porre sulla più grande delle industrie del paese.

Ho detto che sarà forse una suprema necessità. Ma il Parlamento finora non la vede; il Parlamento vive di luce, il mistero non fa parte del sistema parlamentare.

Venendo al problema che ci sta dinanzi io credo poterlo formolare esattamente nei termini seguenti:

Quando si tratta del generale riordinamento delle ferrovie, e loro amministrazioni, che si cerca? Si cerca di ottenere le ferrovie di cui il paese ha bisogno, e di ottenerle nel minor tempo, al minor prezzo, nella miglior direzione possibile, e di ordinarne il servizio e le discipline per modo da ottenere una progressiva diminuzione nella spesa dei trasporti.

Questi termini sono inscindibili tra di loro se si vuole risolvere il problema. Non vi è problema più di questo complesso; e alla cui risoluzione se voi vi applicate ragionando sopra uno, o sopra alcuni soltanto dei termini che vi ho indicati, facilmente cadrete in errore.

Per esempio, se vi occupate esclusivamente della direzione delle linee, e non degli interessi a cui devono servire, del tempo entro al quale può essere costrutta la ferrovia, del probabile afflusso di merci e di passeggieri, certamente risolverete la proposta in un modo che non sarà completo, perchè non comprende tutti i termini da me indicati.

Poi non debbo tralasciare di dire che non vorrei che troppo soventi in questa sorta di questioni si mischiasse la politica, senza però volerla escludere; ma bisogna limitare l'azione della politica in questa sorta di affari. Io ho capito, per spiegarmi chiaro con un esempio, che fosse una necessità politica il fare rapidamente le ferrovie che congiungessero Napoli al resto d'Italia, ma io non capisco, e non ho capito, e non capirò mai che fosse una questione politica, che a questo intento si arrivasse piuttosto col mezzo di Tizio che di Sempronio.

Probabilmente sentiremo a dire, perchè difficilmente, per quanto un oratore sia abile, difficilmente si mantiene nei limiti di uno stretto e severo raziocinio, per poco che un affetto qualunque lo muova, probabilmente anche in questa questione sentiremo a dire: signori, è l'unico mezzo di andare a Roma; adottando questa legge, si fa presto; è l'unico mezzo di andare a Napoli, altrimenti non andremo più, e per dimostrare queste proposizioni vedremo a sorger fuori delle nuove, delle non mai pensate impossibilità.

Io prego la Camera di stare in guardia contro questa sorta di argomenti in una questione che è tutta positiva ed in cui bisogna forzare sè stessi a mantenersi calmi, se la vogliamo risolvere adeguatamente.

Io credo che perderei tempo io stesso, e stancherei la pazienza della Camera, se volessi intavolare una discussione

sul miglior modo di formare i gruppi delle ferrovie in Italia. Però, permettete un'osservazione. Si possono ordinare le ferrovie in un provvisorio che non sia troppo provvisorio, o in un definitivo che possa meritare questo nome, quando l'assetto politico non è ancora intieramente fissato? Io credo di no.

Ricorderò, per esempio, la capitale dello Stato. Le comunicazioni di un paese sono in strettissima relazione col centro della sua amministrazione. Qual'è il nostro centro? Firenze? Roma? Io non so.

Il momento per questi lavori definitivi non è giunto, io l'ho già detto altra volta. Cosicchè io credo che quello che possiamo, che dobbiamo fare è un lavoro provvisorio.

Però in questo disegno di legge io non posso a meno di notare fin d'ora, per sbrigarmi subito di una questione, un difetto a' miei occhi assai grave, e che avrà colpito tutti quelli che hanno studiato la questione un po' accuratamente e che si preoccupano degli interessi politici del paese. Io credo sempre opportuno di dar mano sollecita alle opere pubbliche che sono necessarie alla difesa del paese. Ebbene, noi vediamo tutti che ci sono due strade militari, indicate nel disegno di legge come militari, e che tali sono veramente. Ora sono precisamente quelle che non sono concesse che in modo eventuale: e che eventuale! Due anni a presentare la legge, sei anni a costruire la linea di Parma! Ma vi pare che si possa tralasciare questa linea quando trattasi di un generale riordinamento? Io do, per esempio, una tale importanza alla ferrovia da Spezia a Parma, che non so perdonare a un Ministero il quale assume la responsabilità di ritardarne l'esecuzione.

Non è per parlare di cosa mia personale, che nulla importa, ma siccome è un fatto posso dirlo.

Prima che io lasciassi il Ministero, questo progetto era preparato, ed era pronta la relazione: mi erano state fatte anche delle offerte. Non so perchè sia rimasto dormiente tutto questo tempo.

Non vorrei, signori, che noi per riordinar troppo finissimo per lasciare quello che occorre venga fatto.

E poichè mi viene in acconcio, dirò poche parole rispetto alla linea di Parma.

Napoleone diceva che del grande emiciclo della valle del Po il centro era Parma.

Difatti, coincidenza strana, fra Ancona e Susa, Parma è alla metà precisa del cammino; sono 296 chilometri da una parte, 296 dall'altra; a 10 chilometri più verso Piacenza è la metà della strada tra la Cattolica che chiude nel mare la gran cortina dell'Appennino, e Torino, la sede dell'antico guardiano delle Alpi; è di un'importanza così evidente questa linea che va direttamente sul grande arsenale della Spezia, e nel tempo stesso dà sfogo alla corrente che viene da tutte le regioni vaste e belle che versano le acque nel Tirreno, e dove sono tre delle nostre grandi città, Napoli, Roma e Firenze, che io veramente non so come si lasci in disparte.

Sarà questa una delle poche osservazioni che farò nel riordinamento, e di cui mi sarò così sollevato.

Intorno al riordinamento delle ferrovie, ed al modo col quale ci vien proposto di farlo non posso tuttavia tralasciar di notare che si è invocata male a proposito l'autorità di quello che si è fatto in Francia.

Si è detto nella relazione, si è detto nella discussione, che questo riordinamento ha prodotto dei grandi risultati in Francia, e che perciò dobbiamo farlo anche noi.

Mi pare che qui sia un po' come di quelle usanze francesi che quando arrivano in provincia, non sono più di moda a Parigi, poichè mi pare che non ci sia più la gran voga delle fusioni in Francia.

E poi le circostanze nostre sono affatto diverse. Noi non possiamo argomentare in Italia da ciò che si è fatto in Francia.

La Francia ha la sua unità fatta, consolidata, incrollabile: la capitale, secolare, invariabile; Parigi è il crocicchio

delle quattro grandi strade romane delle Gallie, la nazione ha formato Parigi; non si può spostare; è lo intelletto, il pensiero della nazione francese riunita in un punto che è il cuore della Francia, come ha detto un nostro grande poeta.

E pensate anche che nelle grandi fusioni operate in Francia traspare il colore politico.

Queste sei grandi Compagnie colle loro linee collocate intorno ad un centro, che è Parigi, come tanti raggi, sono come gli stati maggiori che stanno a disposizione del Governo; ciò nondimeno non si può negare che tutte queste operazioni si sono in Francia mirabilmente compiute.

Nè d'altra parte si può negare che in Inghilterra dove s'è seguito, non dirò un sistema opposto, ma un sistema diverso, si sieno ottenuti splendidi risultati poichè se in Francia si fa la rete delle strade secondarie, in Inghilterra si fanno le ferrovie rurali.

Osservi la Camera in qual modo si sono in Francia operate queste fusioni, e vedrà che si sono fatte intorno a nodi robustissimi. Si è cominciato dopo il colpo di Stato, nel 1852.

Un ministro. Nel 1854.

Depretis. Nel 1854 si sono cominciate le fusioni più importanti, ma il sistema cominciò a farsi palese nel 1852, e ciò si fece mettendo in pratica il principio da me indicato, quello in ispecie che tende a far crescere la produzione del paese. Paragonate le tariffe francesi alle nostre, e vedrete quale differenza passi fra le une e le altre: il confronto è doloroso per noi, è meglio il non pensarvi.

L'onorevole Nisco, che mi spiace di non vedere presente, diceva che, seguitando questo sistema propostoci dal Ministero, noi riusciremo ad avere le nostre ferrovie con sacrifici minori che in Francia.

Se vogliamo avere un numero di chilometri di ferrovie proporzionato a quello della Francia, dovremmo farne da 10,000 a 12,000, ed io sarei lietissimo che per questo scopo

si facessero da noi i sacrifizi che fa la Francia, e per cui era impegnata nel 1863. Son cose che tutti possono sapere; le spese furono valutate circa ad un miliardo e mezzo e un poco meno, circa 70,000 lire al chilometro di sussidio dello Stato; e si saranno migliorati i mezzi di comunicazione con 20,000 chilometri di strade ferrate.

Se potessimo fare lo stesso noi saremmo ben fortunati.

E poi, o signori, se vogliamo imitare la Francia non bisogna spaventarsi d'imitarla in quello che si fa di eccellente nella sua amministrazione. Quell'amministrazione, massime in fatto di ferrovie, come è condotta? Quante cautele non si mettono innanzi prima che questi interessi così gravi vengano elevati, dirò così, alla dignità di legge, alla dignità di privilegio o di concessione?. Non sono mai più finiti gli esami, e questi si fanno da molti e diversi Consessi, Commissione consultiva delle ferrovie, Comitato misto dei lavori pubblici, Consiglio di Stato, Consiglio generale dei lavori pubblici; insomma bisogna che lo confessiamo: noi facciamo in fretta, e pur troppo molte volte facciamo male. Quando s'imita il sistema, bisogna imitarne l'esecuzione.

Vedete, tutte queste nostre leggi sulle strade ferrate, tutte discusse in fretta, votate sotto l'ardore della canicola, in mezzo ai trambusti dei nostri sentimenti agitati, le abbiamo votate.

Ma facciamo senno una volta.

Io non parlo della condizione del credito, poichè ognuno può indovinare dopo quello che ho detto, il resto che potrei dire.

Certo che noi non rialziamo il credito dello Stato così facendo; ed io credo fra le altre cose, poichè sono su questo argomento, che in Francia non si sarebbe fatto il riordinamento come l'abbiamo fatto noi.

La composizione dei gruppi nella direzione dei paralleli all'equatore, io non credo che si sarebbe fatta in Francia mai.

Io accenno adesso ad una parte della legge, cioè alla vendita delle strade ferrate. Io non sono avverso alla vendita delle ferrovie, anzi sono favorevole: dirò tuttavia schiettamente che un sistema misto, quello cioè di conservare una delle ferrovie allo Stato, può ravvisarsi utile quando l'Italia potesse avere una strada dello Stato e non una strada locale o regionale.

È un sistema che si può discutere ed a favore del quale si possono dire delle buone ragioni nell'interesse generale del paese.

Il Belgio ha una configurazione diversa, ed una disposizione diversa delle sue reti ferroviarie, ma ha un sistema misto. E se l'Italia avesse, per esempio, una gran linea longitudinale non credo poi che sarebbe la perdizione del paese. Ma io dico: il fare un gruppo settentrionale, il dare tutte le ferrovie della valle del Po ad una sola compagnia, è cosa provvida? Io sono uno di quelli che apprezzano il modo col quale quella compagnia amministra la sua vasta impresa. L'ho detto più volte, ma questo non basta: perchè io stimi od ammiri il procedere di una amministrazione ciò non vuol dire che io sacrifichi tutto a questo sentimento, ed io non posso assolutamente prescindere dal richiamare i giudizi che si sono fatti altra volta su questa questione.

Io ho sentito in tutta questa discussione parlare della vendita delle ferrovie come se nulla fosse, e ultimamente l'onorevole Nisco anche lui l'ha trovata la cosa più bella del mondo.

Ma pure nel 1862 queste obbiezioni non si fecero! Spero che il ministro giustificherà questa parte del progetto: e lo prego anzi di cercare tutti gli argomenti che può per giustificare questa parte della legge; ma la cosa non è facile.

Ecco cosa diceva la Commissione parlamentare nel 1862. Sono parole un po' esagerate se si vuole perchè eravamo in momenti, non so, di perturbazione, per adoperare la frase più parlamentare che possa trovare.

« Sotto la forma di un obbligo che pare si voglia imporre dal nostro Governo alla Società, quello di scindersi in due, formandone una che abbia le ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, e un'altra le ferrovie del sud dell'impero austriaco, comprese quelle della Venezia, non si vuole in realtà dai signori Rothschild e Talabot che domandare l'esecuzione a mezzo del Parlamento italiano di una ingiunzione fatta dal Governo austriaco e suggellare in certo modo la separazione delle provincie venete dal regno d'Italia. »

E seguita esponendo i danni di questa separazione finchè conchiude:

« Il senso doloroso che produrrebbe ai nostri fratelli della Venezia ed a tutti gli Italiani l'accennata condizione del contratto la fece riconoscere inaccettabile. »

Ecco pronunziata la sentenza: ecco che cosa dissero i giudici di quel contratto.

L'onorevole Jacini, che fu, gli rendo questa giustizia, uno dei più miti, e dei più benevoli oppugnatori del Ministero in quella circostanza, e che anzi dichiarò che non si univa a quelli che gli scagliavano la pietra, cosicchè è stata una sassata di meno che mi è toccata (*Ilarità*), anch'egli aveva un'opinione che è tanto autorevole, che la Camera mi permetterà che io gliela esponga, trattandosi di una questione abbastanza delicata, perchè sia completamente rischiarata.

« È fuori di dubbio, diceva l'onorevole Jacini, che in tesi generale lo Stato ha non solo il diritto, quando nulla sia stabilito in contrario, ma deve far di tutto perchè rimangano separati gli interessi che si trovano nel paese da quelli dei paesi esteri; ma i rapporti fra l'impero d'Austria ed il regno d'Italia non erano essi i più anormali del mondo dopo la pace di Villafranca? L'Austria rimaneva materialmente in possesso di un paese che noi riconosciamo come nostro, e verso il quale tendono tutti gli sforzi della nostra politica per liberarlo e farlo entrare nella grande famiglia italiana. Or bene, ottenuto una volta che ogni *influenza*

austriaca fosse esclusa dalla concessione del capitolato e dagli statuti, che bisogno vi era di affrettarsi a decidere la questione della separazione delle ferrovie? A che mai occuparci di separare fuori di tempo degli interessi, che a tempo debito, naturalmente si dovranno riunire da sè?

« Vi è poi un'altra circostanza economica.

« La rete delle linee lombarde e centrali italiane, riunite alle venete formano un magnifico gruppo, uno dei gruppi più promettenti che vi siano in Europa.

« Vi è, per esempio, la ferrovia da Milano a Venezia, la quale, quando fosse nostro il Veneto, sarebbe una delle linee più prospere che si conoscano in Italia. Io la credo paragonabile alla linea da Torino a Genova.

« Eppure oggidì la triplice barriera di angherie, di passaporti e di dogane che interrompe tale linea fa in modo che una così importante arteria langue assai, e che il movimento sia grandemente diminuito.

« Separate le linee lombarde e le centrali italiane dalle venete, formano un vero sconcio economico: riunite rappresentano un'entità normale. Perchè dunque separarle ora quando sono destinate in un prossimo giorno a rimanere unite per sempre? Intanto provvisoriamente il Governo del Re non ha alcun interesse a promuovere la loro separazione ogni volta che ebbe ottenuto l'intento di escludere la possibilità di una ingerenza austriaca? »

E più avanti egli si esprime chiaramente (pagina 3250):

« Io dico il vero, una Compagnia di ferrovie, la quale avesse in questo momento ad abbracciare tutto il versante dell'Appennino, e si estendesse dal piede delle Alpi Retiche o Lepontine fino ad Otranto ed a Taranto sarebbe pericolosa. »

Ed anche più chiaramente dove dice:

« Quali e quanti debbono essere cotesti gruppi? Ne furono immaginati sei sul principio, ma io ammetto che su questo punto si possano avere opinioni diverse, che si concepiscano condizioni diverse egualmente buone. L'essenziale

non consiste nel numero dei gruppi, ma è riposto in ciò: che *nè tutti i passaggi delle Alpi*, nè tutte le traversate degli Appennini, nè tutte le grandi linee longitudinali destinate a raggiungere gli scali marittimi cadano nel monopolio di *una sola influenza*, in una parola che non sia escluso dal sistema ferroviario il principio fecondo e salutare della libera concorrenza. »

L'onorevole Jacini troverà modo di giustificare come tutti i passaggi delle Alpi non siano in mano *della stessa influenza*; questa parola ha il suo significato, o che io non la capisco. Quanto a me, che non voglio reticenze, ho dichiarato allora e dichiaro adesso che non posso ammettere, qualunque siano i meriti di un'amministrazione, l'utilità e la convenienza di riunire sotto una sola Compagnia tutte le linee che stanno sulle due sponde della valle del Po. Io posso concepire benissimo una Compagnia che possieda una linea che da Susa scenda alla estrema Otranto, che pure è un punto il quale ha la sua importanza, purchè qualche cosa si faccia pel suo porto (ciò sia detto per parentesi), malgrado l'apparenza archeologica che vi ha trovato il relatore, io capisco, dico, una Compagnia che occupi tutta questa linea e avendo un grande interesse di esercitarla bene, io credo che potrebbe prosperare. Io capisco una Compagnia la quale pigliando tutto quello che dalla riviera del Tirreno si avvia e giunge a Genova lo porti direttamente a quella plaga della Svizzera che sta fra il lago di Costanza e Basilea. Queste Compagnie le capisco. Capisco egualmente una linea che da Venezia vada al Brennero. In tutti questi casi il giuoco della concorrenza è perfettamente mantenuto. Come pure capisco altra linea che radendo la spiaggia dell'Adriatico, si volga al passo delle Alpi Carniche, che salendo da Napoli, e trapassando la Toscana e l'Appennino si metta in comunicazione colle quattro grandi diramazioni che debbono traversare le Alpi, ma io non capisco un'organizzazione che chiuda nelle mani di una sola Compagnia tutta la grossa parte superiore d'Italia.

Signori, supponiamo che il Veneto sia nostro, io vi domando: faremo noi una sola Compagnia di tutte le ferrovie dell'Italia superiore? E questa non avete voi detto che dominerebbe tutte le altre? Ancora se si potesse formare una Compagnia intieramente italiana, ovvero fosse governata con certe cautele: ma non sarebbe, secondo me, un buon concetto economico. Non lo sarebbe perchè l'Italia che ha un'immensa pianura verso l'Oriente e che fa ufficio di molo, ha bisogno, e per questo e per altri motivi, di organizzare principalmente le sue linee in senso longitudinale.

E poichè sono su questo argomento dirò che ho visto con dispiacere che non si sia data l'importanza che merita alla linea che va a toccare la estrema punta di Reggio di Calabria.

Immaginate, signori, che la linea dell'Jonio che corre lungo la marina, e se la tenessero un po' lontana da quelle spiaggie paludose e malsane sarebbe una gran carità pel paese e per quelle popolazioni, immaginate dunque che questa linea partendo da Reggio e giunta alle rovine dell'antica Metaponto risalga la valle del Basento, passi l'Appennino, scenda a Contursi e vada a Napoli; è una lunghezza mai più finita, quando invece abbiamo 330 chilometri da Reggio sui battelli a vapore per arrivare a Napoli. Colla ferrovia ne facciamo settecento venti o settecento cinquanta traversando l'Appennino che non sappiamo ancora se sarà traversabile.

La è questa una questione da studiarsi sul serio, poichè per una data qualità di trasporti anche la Sicilia può essere un punto di approdo quando sia fatto tutto quello che va fatto a' suoi porti. La Sicilia ha uno dei suoi lati verso l'Africa, l'altro vi è vicinissimo, e guarda l'Oriente. Nè bisogna pensare all'Africa d'adesso: il mondo procede per trasformazioni infinite, e l'Africa è uno dei più gran continenti del mondo, e ci sono merci, interessi e persone che ne vanno e vengono: lo stretto di Messina, mercè l'artiglieria d'oggi, è un mare interno: tre chilometri che cosa sono pei cannoni

che si usano oggigiorno? La questione non merita di essere studiata, trattandosi di una linea che potrebbe risparmiare tutto questo gran circolo dell'Jonio e del Basento?

Io non mi pronuncio, perchè non ho l'abitudine di pronunciarmi senza studi, ma rammento solo che è fissata la diramazione nella valle del Crati, e che dalle valli del Lamato o del Savuto forse questa linea potrebbe rannodarsi ad una linea sul Tirreno. Ricorderò che la Commissione degl'ingegneri napoletani stessi che spesse volte furono ricordati, e più spesso contraddetti, proponeva di girare nella valle dell'Agri, e di cercare un valico per passare nel vallo di Diano per scendere a Contursi. (*Interruzione*) Io non voglio pregiudicare nessuna legge; quello che c'è, c'è, e una strada di più o di meno non conta (è la mia opinione d'oggi nella questione), una strada di più non sarà la rovina d'Italia. Ma sono studi che raccomando all'attenzione del Governo, perchè io credo che su questo argomento non si sia studiato abbastanza, nè a questa diramazione si sia data tutta l'importanza che merita.

Dirò ora brevemente della vendita delle ferrovie.

Anche in questa parte della legge io trovo un difetto che trovo in tutte le sue parti, ed è che i calcoli istituiti per venire ad una soluzione spesse volte sono, non dirò aritmeticamente, ma logicamente poco esatti.

Per esempio, ho qui una tabella che pone in bilancia da una parte gli interessi che la Società acquisitrice pone a credito dello Stato, perchè paga le diverse rate senza interessi, dall'altra parecchie somme per opere a farsi, per spese che occorreranno ed altro, somme che pareggiano a un dipresso la prima.

Prima di tutto da una parte si capitalizza ad un saggio, dall'altra ad un altro. Poi si dimentica che le rate si pagano e sono conteggiate a semestri, e i frutti delle ferrovie si incassano giorno per giorno, ciò che in un grosso conto porta via dei milioni.

Poi gli impegni che si mettono in conto non sono immediati. Dunque se avete scontato da una parte, scontate dall'altra.

Io non faccio questi appunti per dire che si sia fatto apposta, tutt'altro; ma che in affari così gravi, quando si tratta di milioni, nelle nostre condizioni finanziarie dico che bisogna essere più esatti.

Dirò una parola sulla vendita delle ferrovie.

Io scorgo che le condizioni sono troppo dure per lo Stato. Credo che se si farà bene il conto, si vedrà lo Stato pigliare assai poco.

Le strade dello Stato costano 245 milioni, senza tener conto del prezzo del danaro che costituisce una perdita; inoltre alcune di queste strade si sono acquistate a molto buon mercato, perchè l'antico Piemonte usava con le Società industriali un sistema affatto contrario a quello usato nella legge che stiamo discutendo.

Noi abbiamo sentito ieri dall'onorevole Nisco una teoria singolarissima, che ricorderò quando parlerò delle strade ferrate toscane. Nel vecchio Piemonte era quasi organizzata, istituita, mi si permetta di dirlo, un'onesta persecuzione, per modo che molte volte le Società industriali erano costrette a capitolare col Governo.

Io non disapprovo che questo si facesse, ma questo mi dà il diritto di metterlo innanzi a' miei colleghi come una specie di antidoto, onde non siamo troppo corrivi. Gli estremi sono sempre estremi: non vorrei che finissero per toccarsi.

Non debbo celarvi una cosa.

Vi fu un ritardo nella presentazione alla Camera di questo contratto, e un rifiuto d'una delle parti a mantenerlo qual'erasi inteso.

Questo non può aver avuto che due ragioni: o il ritardo a presentarlo, o il trasferimento della capitale.

Quanto al ritardo veramente io non lo capisco intieramente. Non c'era termine prefisso per la presentazione del

contratto al Parlamento. Il trasferimento, anche qualificato caso di forza maggiore, certo non dava per sè una ragione per sciogliere il contratto.

Ma la Società sostiene che il Ministero lo sapesse quando si addiveniva alla convenzione 30 giugno, e non avendolo manifestato alla parte contraente, che non poteva prevederlo, era il caso in cui si potesse portare avanti ai tribunali la dimanda per la risoluzione del contratto. Da ciò la transazione. Dispiace che avvengano queste cose per parte di un Governo.

Quando il Governo ha stabilito un impegno, questo deve esser sacro anche per l'altra parte; e se ci ha da essere una modificazione, questa modificazione debb'essere ben chiaramente giustificata.

Un altro degli errori che ho trovato in tale convenzione è questo. C'è un caso, ce ne sono moltissimi; ma ce n'è uno che riguarda la ferrovia di Torreberretti. La ferrovia di Torreberretti naturalmente entra col suo prodotto nella somma dei 28 milioni. Ma se una delle ferrovie che non appartengono allo Stato, ma all'industria privata, cessa di essere esercitata dalla Compagnia, l'ammontare del prodotto lordo di questa linea è dedotto dai 28 milioni con un piccolo aumento, ed il Governo paga alla Compagnia l'ammontare di questa deduzione per mantenere intatta la somma garantita.

Ora in questo caso è certo che la linea di Torreberretti in un dato tempo passa ad un'altra amministrazione; [illegible]. Ma aperta la linea Vigevano-Milano, che venne esercitata dalla Compagnia, una [illegible] ferrovia di Torreberretti passerebbe [illegible] che si verificherà questo [illegible] Torreberretti passerà al[illegible] in forza della legge 21 [illegible] sarà fatta la [illegible] maggior transito pi-

glierà questa via, l'altra via di Pavia non appartenendo a questa Società; quindi farà da una parte il guadagno, perchè sarà rimborsata questa somma come una perdita per la Società; e dall'altra parte un altro guadagno, perchè i transiti avranno abbandonato la linea di Torreberretti e si avvieranno sulle linee della Compagnia. È una cosa a cui si poteva badare.

Io ho visto poi con una certa meraviglia un'espressione che c'è nella relazione del ministro riguardo al Moncenisio.

Il ministro Menabrea dice che lo Stato si riservava di compiere i lavori del Moncenisio e l'amministrazione di quel tronco importante. Ma si riservava che cosa? Si riservava di finire i lavori, e sta bene, sopportando la spesa. Ma lo esercizio di quel tronco importante il Governo lo farà in che modo e con che frutto?

Io credo che il ministro avrà fatto tutti gli sforzi a questo proposito.

Avete, o signori, che difendete il progetto ministeriale, interpretato la legge del 21 agosto 1862 riguardo alle garanzie in un modo molto severo. Chi comincia a difendere un progetto nuovo è solitamente molto severo col vecchio. Abbassando le idee degli altri, ognuno crede innalzare le proprie.

È questa una tendenza del cuore umano, è vero, ma su che cosa si fonda tutta la vostra critica del sistema che adottate? Non vedeste che in circostanze eccezionali doveva, come dimostrerò in seguito, essere adottato un sistema eccezionale?

Tutto il vostro ragionamento si fonda sulla supposizione che ci fosse la determinazione fissa, irretrattabile, ostinata da parte della Società delle ferrovie meridionali, di opporsi a qualunque disposizione della legge che le impone un lodevole esercizio, ed a qualunque azione per invitare i transiti alla sua linea. Chi stipula dei contratti ha riguardo molto alle persone con cui contrae.

Abbiamo adunque presentato un contratto in quell'epoca sotto la nostra responsabilità personale, con un determinato contraente, che poi la Camera ha pensato di mutare. Fin qui non c'è nulla a ridire, ma non bisogna esagerare nel sospetto, per non dar luogo al proverbio, non sempre vero, che dice: chi mal fa, mal pensa.

In fin dei conti vi sono delle stipulazioni, vi sono delle leggi. Per mio conto dico francamente che trattandosi di contratti che interessano lo Stato non sarei imbarazzato a farli eseguire. Certo che ne avverrebbero degli urti. Abbiamo visto nel piccolo Piemonte quante opposizioni si dovettero incontrare per mantenere i diritti dello Stato. L'ondata degl' interessi è così forte in certi casi che vi fa traballare se non tenete fermo; ma i cordoni della borsa sono sempre nelle mani dello Stato, e su questo contratto debbono, grazie al cielo, decidere i tribunali, e non gli arbitri.

Io dirò una sola parola su una questione speciale. Io ci ho guardato più volte, e non sono mai arrivato a capacitarmi che siasi risolta bene una questione: voglio parlare della questione Hambro.

Io ho letto quella relazione che giustifica i diritti dello Stato, e sostiene che non si offende l'equità o la giustizia verso i detentori dell'Hambro; ma francamente quali ne sono le ragioni?

Questa cosa merita di essere discussa, poichè io credo che sia nell'interesse dello Stato, e nell'interesse del nostro credito all'estero. Quando in Inghilterra si sappia che il Parlamento si è occupato di quest'affare, ed abbia una volta pronunciato un giudizio, e che questa causa, qualunque essa sia, è stata qui ventilata e qui risolta, io credo che gli inglesi che sono i più fidi e i più sicuri amici della legalità parlamentare, si acquieteranno.

Ma dunque, che ragioni si oppongono alle domande dei detentori delle cedole Hambro? Si dice che lo Stato non è obbligato di ammettere la rendita al cambio con le azioni

della Società, perchè questa Società ha comperate le ferrovie dello Stato, e non emette azioni.

Ma quando i contraenti hanno stipulato il loro atto quale era la previsione secondo l'andamento naturale delle cose?

Quando la legge dice che in caso di vendita delle strade ferrate dello Stato i detentori delle cedole Hambro avranno diritto di permutare la loro rendita al pari con le azioni, quando la legge dice questo, egli è perchè si prevede la vendita delle strade ferrate dello Stato ad una Società anonima.

Dal momento che le strade ferrate sono tutte in mano a Società anonime; dal momento che queste rappresentano col mezzo delle azioni la comproprietà della ferrovia, come rappresentano con le obbligazioni il debito ipotecario della ferrovia stessa, dal momento che la rendita Hambro è non solo una ipoteca, ma una eventuale comproprietà, in caso di vendita non so come possa il diritto pregiudicarsi per ciò solo che la vendita si fa in un modo insolito e non prevedibile.

Sarà poi conveniente che si stabilisca in che modo finanziariamente debba costituirsi la Società. Bisogna bene che il Ministero ci dica qualche cosa sul modo con cui la Società è costituita, sul capitale di questa Società, sulle azioni, sulle obbligazioni che lo costituiscono. È cosa troppo importante per lasciarsi indecisa.

Capisco che forse sarà convenienza della Società di tener piccolo il capitale in azioni e grosso quello in obbligazioni, ma se vi è convenienza della Società non credo che sia dimostrato, nè che sia dimostrabile che sia di convenienza del paese.

Anche per questo io dico che non è ancora deciso che non vi debbano essere azioni che dovranno rappresentare la comproprietà dello stabile ipotecato con questo patto di prelazione a favore delle cartelle Hambro.

Io sentirò volontieri quello che mi diranno il ministro e la Commissione.

Chi volesse pensar male direbbe molte altre cose intorno a questa combinazione della vendita delle strade ferrate dello Stato.

Una Società che possiede delle strade ferrate con una garanzia del 5 per cento, delle strade con una garanzia in una somma fissa, delle strade con una garanzia di prodotto brutto, delle strade con l'obbligo dell'esercizio dividendo il prodotto delle linee in diverso modo, una Società così costituita, che abbia un uomo che non sia uno degli amministratori rispettabilissimi della Società lombardo-veneta, che sia invece uno di cui si possa pensar male, uno di quelli che avrebbe abusato del sistema della garanzia a 29,000 lire di prodotto brutto, e vedrete che giuochi vi farà con tutte queste cifre, con tutta questa corrente di viaggiatori e con tutti i giuochi possibili di facilitazioni e di tariffe!

Io me ne appello all'onorevole Ranco, il quale in questa parte vede chiarissimamente quello che io non posso che intravedere, me ne appello a lui il quale se volesse studiare questo quesito degli inconvenienti possibili che potrebbero essere la conseguenza di una amministrazione abile che esercita tutte queste ferrovie con diversi sistemi di garanzie e di comproprietà, io credo che verrebbe a delle curiose dimostrazioni.

Ma su questa questione io credo averne detto fin troppo.

Ora vengo ad una questione molto più grave, secondo me, e molto più delicata, la questione della fusione delle ferrovie romane.

L'onorevole Bonghi ha delineata la fisionomia delle Società ferroviarie toscane: e credo che l'abbia delineata, non solo felicemente, ma anche fedelmente.

È una curiosa specialità nelle specialità, l'organismo delle tre Società toscane. Dirò tuttavia che io non ammetto, massime quanto alle Livornesi, un argomento che si fa molto campeggiare per far vedere che questo modo di ammini-

strare è cattivissimo, che non vi si vede nulla dentro, che insomma bisogna mutare uno stato di cose pessimo. Io non dirò che sia la perfezione, l'ordinamento delle Livornesi perchè, in fin dei conti, anche nelle Livornesi il capitale è guarentito dallo Stato, azioni ed obbligazioni, e si possono, quanto alle obbligazioni, aumentare non indefinitamente, come ha detto l'onorevole Nisco, ma a misura dei lavori; ma dico vi è una legge che regola il modo di agire di questa Società, il modo in cui le sue spese devono essere liquidate, il modo in cui i suoi titoli devono essere negoziati.

Sapete di che mi rincresce? Che questo sistema che si mette tanto in basso non si sia perfezionato e non si sia cercato di estenderlo ad altre Società, poichè ci sarebbe forse qualche danno di meno.

E tanto è vero che questo sistema vale qualche cosa che io dichiaro non essere persuaso che si debbano ammettere come cifra dimostrata i 16 milioni che la Società dichiara dovere spendere ancora.

Io ho visti i documenti stati presentati, ma non ho visto che si siano compiute tutte le giustificazioni da cui questa somma deve risultare. Ora, io non ammetto che si debbano liquidare a favore delle Società dei debiti in questa maniera così speditiva, ficcando le cifre dentro un conto, ficcando il conto dentro un altro e l'altro in un disegno di legge.

Questa Società, avendo una garanzia, avendo in vista un avvenire che le promette non prontamente, ma dentro un certo tempo di migliorare le sue condizioni, si è mostrata molto restìa nell'entrare nella fusione, ed aveva tutta la ragione di mostrarsi restìa, perchè naturalmente chi sta bene non si muove. Io credo che sarebbe stato meglio che ci fosse stata, poichè vedo che alla fine questa combinazione finirà con far perdere alla Società livornese ed allo Stato.

Vedete, strana combinazione, massime quanto alle Società toscane, e più specialmente alle livornesi, la vendita delle

ferrovie dello Stato alla Società lombardo-veneta, a cagione del trasferimento, non è più stata ratificata, se non mediante una perdita per lo Stato.

Il ministro dimostrerà forse che ci ha guadagnato, mi mostrerà un conto, parlerà di diritti postali, di risparmi, ma, se faremo bene i conti, si vedrà che il guadagno starà entro una proporzione ben ristretta.

Io non credo poi che si sarebbero fatti pregare per dare tutto quello che si voleva.

Jacini, *ministro dei lavori pubblici*. Ci siamo riusciti.

Depretis. Se ci è riuscito, ha fatto un miracolo, come quelli che noi vedremo anche in appresso.

Io credo però che lo Stato ci ha perduto, e se mi mettessi a fare il conto, non mi sarebbe difficile a dimostrarlo.

Le Livornesi hanno già avuto dei tronchi che hanno reso 29,000 lire il chilometro. Naturalmente, aprendosi degli altri tronchi, il piccolo introito dei nuovi diminuisce gl'introiti dei tronchi vecchi nella ripartizione chilometrica. Ma che per ciò? Succede sempre; ma la diminuzione è transitoria, ed anzi, a guardarci bene, il ribasso non accade che sui nuovi, mentre gli antichi aumentano il prodotto.

Infatti vedete che gli stessi conti delle Livornesi vi dànno questi risultati; vedrete anche gli aumenti, malgrado il maggiore sviluppo della linea. Lì dunque lo Stato ci perde. Ed io non vedo perchè lo Stato debba sopportare questa doppia perdita, tanto più che la perdita ha poi una certa importanza, giacchè la parte delle Livornesi, secondo il sistema della legge, somma a circa 6 milioni, quando si volesse pensare ai 449 chilometri di strada amministrati dalle Livornesi, dandoci solo, per esser discreto, una rendita netta di 12,000 lire, si vede che il carico dello Stato diminuirebbe d'assai. Dunque anche qui non credo che siasi fatto un buon affare.

Vengo a dire due parole della Centrale, la quale è un vero fenomeno in Europa e nel mondo, stava per dire, di

lesineria, ma dirò di parsimonia. Non c'è, credo io, strada costrutta più a buon mercato in quelle condizioni di terreno. Lasciamo adesso da parte le pendenze ed il modo di costruzione, perchè già un miracolo nel senso assoluto della parola non lo poteva fare nemmeno la Centrale toscana. Ma del resto le spese di esercizio costano pochissimo. Ebbene io credo anche qui che si è andato più in là che non si doveva, e le si è dato un compenso straordinario.

L'onorevole Nisco, il quale mi spiace di non veder presente, ma che naturalmente leggerà quello che a lui specialmente rispondo, perchè c'è molto delle sue idee nel sistema di questa legge (Dio mi guardi dal dire delle idee della Commissione e del relatore), l'onorevole Nisco diceva: Egli è vero che noi diamo alle Livornesi un beneficio, però si noti che le azioni di quella Società non rendono nulla. Ora volete che vi siano delle azioni che non hanno dividendo? Che non hanno nessun interesse? Secondo l'onorevole Nisco la idea dominante del disegno di legge è questa, che non si possa essere comproprietari di una strada ferrata senza avere il diritto ad un dividendo o ad un interesse; è questa una specie di diritto al lavoro, in senso inverso il diritto al guadagno sotto il titolo di azionista d'una strada che non produce tanto da compensare il capitale.

Anche questa è una bella teoria. E notate che, se stiamo alle cifre, il carico dello Stato è stato portato al di là di tutti i confini; ma anche qui se si volesse parlare di abusi, si può rispondere che c'è una legge e che ad ogni modo il carico dello Stato non è che una piccola cosa.

Ho detto che la Centrale è un esempio di parsimonia, adesso bisogna che mi contraddica dicendo che essa è ad un tempo esempio di spensieratezza. Essa ha stipulato con lo Stato un contratto per la costruzione di una strada ferrata da Asciano a Grosseto, negoziato naturalmente col sistema toscano delle obbligazioni, una parte delle quali incassata e una parte da incassare. La Società ha dimostrata

necessaria per compiere quella linea una somma di 15,550,000 lire, che adesso è montata a 18 milioni; e sapete a che condizioni costruisce e poi assume l'esercizio? Essa costruisce in un modo determinato da un articolo della legge del 1859; le spese debbono essere presagite da un'apposita perizia o fissate in contratti di accollo lavoro per lavoro, provvista per provvista, da sottoporsi alla preventiva approvazione della direzione generale delle acque e strade.

Ma poi quanto all'esercizio della strada questa Società, così guardinga, economica, si è impegnata ad esercitarla al 33 per cento dell'introito brutto. Come farà? Io nol so capire! Perchè una strada che, si dice, renderà 4,000 lire appena, perchè una strada che renderà 4,000 lire... (*Interruzioni*). Non è così?

Voci al banco della Commissione. Sì.

Depretis. ... come ne farà l'esercizio col terzo, cioè con 1,300 lire, mentre nella mia poca esperienza so che senza far correre la locomotiva è un miracolo se la manutenzione e la custodia e l'amministrazione non ne costa 1,500 facendo economia?

Questo è un miracolo che non so capire; e dico il vero, sarà uno dei miei dispiaceri se questa legge passa (senza il mio voto, giacchè mio malgrado dovrò negarlo) quello di non sapermi spiegare l'impegno di una Società la quale assume l'obbligo di esercitare una strada a condizioni impossibili per il solo piacere di amministrare essa le spese di costruzione, giacchè non ha altro compenso che questa soddisfazione morale.

Anche qui gli oneri sono troppo gravi, e può dirsi che questa Società è messa dal progetto ministeriale a nuotare nell'abbondanza col riparto che, stando al conto, le fu fatto nella massa comune.

Un'altra Società singolare è la Maremmana, sulla quale è necessario che la Camera rivolga la sua attenzione giacchè è una Società istituita per negoziare un prestito ga-

rantito dallo Stato ed ipotecato sulla ferrovia, per costrurre e amministrare la strada per un dato tempo, senza nemmeno che fosse la Società costituita, se non dopo il primo anno di esercizio: e questo per il solo piacere di amministrare.

Neanche questa è cosa che possa andare.

Mi permetta la Camera che io non tenga niente sullo stomaco.

Si sono fatte tante maraviglie del contratto Lemmi stipulato a Napoli dalla dittatura: ma è un'imitazione di questo: quello che ha fatto il conte Bastogi ha alcuni tratti di somiglianza, se non che la Società è costituita in un modo diverso.

Questa Società maremmana, un mese prima di costituirsi, aveva fatto il contratto d'accollo col signor Brassey per un prezzo determinato, poi cercò al Governo il decreto di approvazione, e poi cominciò a funzionare.

Ora ci vengono innanzi in questa massa di cifre anche i conti di questa Società.

E qui bisogna notare che la Società per completare tutte le opere esponeva che aveva mestieri di un capitale di 35 milioni, e siccome il suo capitale non saliva che a 33, aveva bisogno di un aumento di due. Le Livornesi che forse hanno visto meglio, hanno detto che questo capitale non bastava, che erano necessari due milioni di più, cioè 37 milioni. I negoziatori che cosa hanno fatto? Hanno tagliato il male o il bene nel mezzo ed hanno stabilito il conto in 36 milioni.

Ma questa maniera di fare i conti io non l'ammetto, tanto più quando dall'esposizione di tutte queste cifre si vede che i conti non sono ancora liquidati, e che tanto in questo caso, come in quello per esempio della strada Grossetana, ci sono de' risparmi che si potrebbero benissimo fare; per esempio nella strada Grossetana c'è un tronco che corre parallelo alle Maremmane da Montepescali a Grosseto. Se non si fa questa spesa si risparmiano lire 1,300,000.

Io non dirò che la somma cui si porta il capitale delle Maremmane sia eccessiva; non dico questo, dico che non ci si vede troppa esattezza.

Così si incontrano delle spese di espropriazione, viste le quali bisogna dire che in Maremma i terreni sono più cari, non dico di quel che siano sui colli di Torino, ma nelle pianure di Lombardia, poichè la media dei terreni espropriati è di lire 7,500 l'ettaro.

Ma qui domando: se i terreni pei quali passa la strada valgono lire 7,500 l'ettaro, come va che essa produce quasi niente, anzi costa lire 3,500 per chilometro allo Stato?

E sapete perchè costa 3,500 lire allo Stato? Perchè c'è un contratto stabilito con le Livornesi per l'esercizio a 7,500 lire.

Notate, o signori, che la Commissione è stata molto severa nel giudicare un certo articolo della legge 21 agosto 1862, nel quale si è detto che la Società delle ferrovie meridionali era obbligata di esercitare con una somma fissa di 7,500 lire al chilometro tutte le diramazioni per le quali non avesse voluto usare della prelazione con l'aumento quando il prodotto brutto passa le lire 10,000 di un terzo e le lire 30,000 di un quarto. La Commissione dice che questo fatto era gravosissimo, che impegnava tutti gli esercizi, che impediva in perpetuo tutte le diramazioni.

E non ha osservato poi che quel patto non è che un obbligo che ha la Società, non un diritto: che quel patto, nella economia generale del contratto è una gran media fissa come non si può a meno di farne quando si fanno contratti di quella natura, per impedire le questioni: non ha osservato che le diramazioni per le linee esercitate da quella Società il più delle volte dovevano andare sopra terreni con pendenze da esigere delle spese gravi; non ha osservato che quelle 7,500 lire dovevano comprendere il compenso alla Società esercente la quale metteva il suo materiale mobile, mentre qui, nel caso della strada maremmana il

materiale mobile che importa lire 3,300,000 circa appartiene alla Società maremmana.

Fate un po' il conto della differenza e poi venite a fare un po' di giustizia tra un caso e l'altro. Fortuna che il contratto non è fatto che per dieci anni, è rescindibile, vi è la prelazione per le Livornesi, ma questa è una clausola che non impedisce di togliere questo contratto, che mi sembra veramente gravoso nel caso concreto.

Tutto insieme, facendo la somma di quello che guadagneranno le tre strade ferrate toscane, io arrivo ad una cifra di 12 milioni circa, invece della cifra di 7 milioni e mezzo; cifra che è abbastanza considerevole: e questo gruppo delle Toscane entrò poi nella costituzione del capitale sociale per opere ancora da farsi, ma non abbastanza esattamente, secondo il mio avviso, liquidate, per una somma di 26 milioni; riceve poi anche a titolo gratuito la strada Grossetana, che è valutata in 18 milioni, quantunque questo valore di 18 milioni sia un valore non ancora bene accertato, ed inoltre un sussidio di lire 3,282,000 per le annualità alienate.

Vengo ora alla fusione.

Quando ho visto questi sacrifizi, che sono d'una certa importanza, io ho dovuto naturalmente pensare che il Governo aveva intenzione di fare una cosa seria, una cosa grandiosa, con questo riordinamento; credeva insomma che qualunque fossero le condizioni con cui si raggruppavano le diverse Società, l'intenzione del Governo fosse di costituire una Società industriale veramente solida e vigorosa. Io dico il vero, non ho avuto tempo, quando fui ministro, di entrare nei particolari di queste amministrazioni ferroviarie: io ho studiato quasi più adesso in venti giorni di quello che abbia potuto fare allora. Gli affari erano troppi e le circostanze troppo gravi. Tuttavia io temeva che le condizioni della Società romana non fossero floride, e questo tutti gli oratori hanno dovuto ammetterlo.

Qui debbo dichiarare che quanto dirò non si riferisce a nessuna persona, a nessuna amministrazione in particolare; io debbo trattare, e tratto una questione di principii. Vedo una Società anonima, anzi le Società anonime, le considero come enti morali, fattori, forze di produzione nell'economia sociale del mio paese. Scorgo dei difetti, li noto, propongo i rimedi; se prendo la Società romana nei suoi precedenti e nei suoi attuali difetti, egli è per spiegare il mio concetto d'un migliore ordinamento. La Società romana è concessionaria d'una rete di 620 chilometri nel Regno d'Italia, di 316 nello Stato pontificio. Per venire ad un risultato pratico e chiaro per me come per gli altri ho dovuto limitare le mie indagini ed il mio esame ad una specie di inventario, per così dire, delle condizioni attuali di questa Società, senza occuparmi dei futuri ingrandimenti delle medesime. Se la Camera me lo permette, mi servirò a quest'uopo d'uno specchio che ho redatto per farmi più facilmente comprendere.

Ecco i miei calcoli; prego la Commissione di volerli sentire per poterli all'uopo rettificare.

La Società delle ferrovie romane ha in obbligazioni ed in azioni privilegiate, che sono pure vere obbligazioni, un capitale pel servizio del quale occorre la somma di lire 14,844,000 all'anno. Nel far questo computo ho rilevato che entrano nella cifra totale di 209,000 obbligazioni delle quali si è calcolato il ricavo sul prezzo di lire 220.

Non essendo sicuro che si otterrà questo ricavo, ho creduto di aggiungere a questa cifra del passivo (non farà male l'aggiunta perchè sarà facile toglierla), 300 mila lire, e quindi un passivo di 15,144,000 lire.

Le strade Romane hanno una garanzia complessiva della intiera rete da loro amministrata di 14,170,000 lire; e siccome il prodotto non darebbe la metà della garanzia, così non possiamo aggiungere che il prodotto netto delle linee non garantite, le quali danno 530,000 lire.

Abbiamo qui da contrapporre al passivo un attivo di 13,700,000 lire, resta una deficienza di 1,444,000 lire.

Questo è lo stato attuale, non avuto riguardo alla convenzione che discutiamo.

Facciasi la fusione.

Mettiamola fatta, ma per semplificare limitiamola alla rete attuale di chilometri 1284, tutta nel Regno d'Italia.

Tra tutte queste Società la fusione dunque sia fatta, quale è il risultato?

Qui io do le mie cifre, le comunicherò anche con riserva, perchè le vorrei chiarite.

Ecco come io faccio il mio bilancio alla casalinga.

Debito ipotecario e privilegiato della nuova Società, metto questa intitolazione; le obbligazioni ed azioni ipotecarie e privilegiate che hanno lo stesso valore, e do questa denominazione anche a quelle fra le azioni delle Livornesi e delle Sanesi per cui è stabilito l'obbligo della garanzia...

Sella, *ministro delle finanze*. Non le garantisce il Governo.

Depretis. Garantite fra loro s'intende, da una garanzia sociale, o, meglio, d'una precedenza.

Dunque le Livornesi hanno 8,666,000 lire d'annualità passiva, prendendo per maggior tranquillità le cifre che sono registrate nel lavoro della Commissione; le Maremmane lire 2,627,184; la Centrale ha azioni privilegiate, quelle sulle quali accennava, sussurrando, l'onorevole Sella, ed ha una precedenza garantita dall'atto di fusione delle diverse Società, lire 420,000; le Romane hanno un'annualità passiva nella somma che ho indicata più sopra, 15,144,000 lire, destinata a servire il loro debito.

La somma totale delle annualità passive è di lire 28,818,244.

Facciamo ora un po' di epurazione.

Comincio a dedurre il debito guarentito e coperto dalla garanzia del Governo pontificio, trascurando le linee non garantite, lire 3,206,000; restano 25,612,244 lire. Deduco

ancora l'annualità delle obbligazioni per la strada Bologna-Ancona acquistata dallo Stato, per la quale lo Stato deve servire alle Romane fino a concorrenza della somma stabilita, e questa somma è di 3,678,000 lire; restano dunque 21,934,244 lire.

Bisogna servire questa annualità e a questo fine abbiamo la garanzia di 13,250 lire il chilometro, che sopra 1284 chilometri dànno 17,013,000 lire. Abbiamo i prodotti netti delle nuove linee nella misura a cui le abbiamo valutate prima della fusione. Sono 4,744,000 di prodotto netto per la Toscana, e 1,306,000 per la strada Ceprano-Napoli: restano 15,884,000 lire, mentre dall'altra abbiamo 17 milioni; io dico le cifre tonde. Dunque vi è una questione da risolvere. Abbiamo 196 mila azioni alle quali è convenuto nel patto di fusione delle Società che sarà servito un interesse del 5 per cento, che poi mi pare sia stato nelle modificazioni ulteriori ridotto al 4. E non mi ha fatto specie il 4; io credo che si poteva andare ancora un poco innanzi senza farsi pregare, perchè qui vi è poco, e se non viene presto, e molto presto, un aumento di prodotto, e se per avventura la Società romana seguitasse a servire le azioni e le obbligazioni del 5 per cento, come mi pare che un poco sia avvenuto, è certo che la Società sarà tormentata dall' interesse composto, e sarà esposta ad una nuova crisi, voglio dire, sarà messa in una posizione non buona. Ed io su questa questione scongiuro il Ministero a non transigere, a chiarire le cose.

Per me un palliativo non avrebbe senso. Ma bisogna poi che io dica qualche cosa di più. Qui è da notare il modo in cui la nuova Società fu costituita. Alcuno si è meravigliato delle espressioni dell'onorevole Bonghi, il quale diceva che queste Società sono unite e non unite, che insomma vi è qualche cosa che non è normale; ma questa è perfettamente la verità; sono diverse Società nella Società che tutte hanno riservato i loro diritti, e non si sono unite se non dopo averli riservati e confermati; questa Società è costi-

tuita in un nodo solido ed omogeneo, i suoi statuti, per esempio, sono essi conservati?

Certamente, almeno per ora, e quindi sarà la stessa Società che in un luogo delibererà con uno statuto, in un altro delibererà con un altro.

Io non farò che accennare a questi atti di fusione, i quali non ostante le replicate correzioni fattevi nel lungo corso di questa trattativa non hanno, a mio debole avviso, acquistata nè coesione, nè solidità sufficiente per agire con vigore, e sussistono tali clausule che invero io non potrei ammettere.

Capisco che queste esigenze si possono mettere avanti e sostenere in date circostanze, ma non capisco che si possano sostenere in date altre; e lo dico francamente, vi è, per esempio, questo: che il Consiglio della nuova Società costituita provvisoriamente come ho detto di sopra durerà per tal modo in ufficio cinque anni a partire dal 1° gennaio 1865.

E qui se la Camera mi permette prenderò un momento di riposo.

(*L'oratore si riposa per dieci minuti*).

Durante questo breve intervallo di riposo vi fu chi mi fece osservare che nelle ultime stipulazioni intorno alla fusione della Società romana v' ha una disposizione per cui gli affari sono concentrati in una Commissione mista.

Ma la mia osservazione si riferiva più specialmente ai diversi statuti, alle due diverse assemblee che possono votare con diverso modo, che rappresentano diversi valori, ai dubbi che questa organizzazione fa nascere, alla varietà molteplice dei capitali per titoli e per guarentigie.

La mia osservazione adunque sussiste completamente, ed è questa sola avvertenza che io voleva fare alla Camera per trarne argomento di avvisare il Ministero sulle condizioni di questa Società. Ora io tocco una questione delicatissima, nella quale entro con una certa esitazione, perchè, non vorrei

che una parola poco misurata potesse recar danno ad alcuno. Ma io sono convinto che il male esiste, e che è necessario un rimedio radicale.

Io prendo gli esempi pratici dalla Società delle ferrovie romane unicamente perchè mi stanno sottomano in questa circostanza. Ho qui il conto delle spese della strada da Bologna ad Ancona colla diramazione da Castel Bolognese a Ravenna, strada che è, se ben ricordo, di 247 chilometri.

Questo conto mi è anche necessario ad un altro oggetto, per misurare il complesso dei sacrifici che fa lo Stato onde ottenere questa linea.

La strada da Castel Bolognese a Ravenna costa, se stiamo ai dati che sono stati distribuiti dalla segreteria della Camera, circa 57 milioni.

Le spese di costruzione si ripartirono in questo modo: 159,591 lire è il corpo stradale propriamente detto e i suoi armamenti, comprese le officine, ed un fondo di esercizio; 17,862 il materiale mobile; 4,557 spese generali; 61,000 interessi, risoluzione di contratti vigenti, negozio delle azioni, commissioni, in una parola, prezzo del danaro.

Ora quando sopra una strada che costa 177,000 lire al chilometro, ivi comprese 17 o 18,000 lire di materiale mobile, si spendono 61,000 lire per interessi, commissioni, ecc.. bisogna mettersi in avvertenza sul sistema,

Naturalmente queste cifre si riferiscono a fatti che precedono la presente amministrazione.

Ma questo risultato che per me è gravissimo, mi fa pensare alla costituzione organica della Società, costituzione che non è buona, e questo dico non solo per questa Società, ma anche per altre, e che per conseguenza bisogna correggere.

Ora vedete, o signori, la costituzione primordiale di questa Società.

La Società delle ferrovie romane si è costituita a questo modo:

Capitale sociale 180 milioni, dei quali 85 in azioni; 90 in obbligazioni; 5 fondo a valere per accelerare i lavori ed altro.

Nell'atto della sua fondazione la Società costituivasi con un appalto fatto di opere e forniture per la costruzione per 140 milioni al conte di Quinto. Appaltò pure nell'atto di costituirsi (mi permetta la Camera la frase, che più esattamente risponde al mio pensiero), appaltò la provvista degli azionisti e dei portatori delle obbligazioni alla cassa generale delle strade ferrate, cioè al signor Mirés, dandogli a titolo di provvigione e per alcuni altri servigi che sono indicati, 35 milioni. In tutto 175 milioni, e 5 restando a valere, esauriscono il fondo della Società.

Patti costitutivi della Società.

Gli amministratori erano in dato numero, e dovevano essere nominati dagli azionisti i quali dovevano poi essere provvisti, dirò così, dal signor Mirés, ma gli azionisti trovavano tutto fatto, perchè un articolo di deroga alla legge comune, per cui gli azionisti nominano gli amministratori, stabiliva che per dieci anni, poi per cinque anni dopo che tutte le opere sarebbero state finite, vale a dire per quindici anni, gli amministratori erano inamovibili.

Le obbligazioni e le azioni negoziabili col pagamento di lire 200.

Del Consiglio d'amministrazione, risulta dall'atto costitutivo della Società, fa parte il signor Mirés.

Ora io domando se con questa costituzione organica è possibile che il credito accompagni una Società industriale. Io dico che non è possibile. Vi siano pure degli uomini d'ingegno, degli uomini che facciano miracoli, ma il vizio organico nella Società esiste e la rode.

Infatti, come volete che gli azionisti s'interessino agli affari sociali, come volete che le azioni siano ricercate sul mercato, quando trovano vincolata la costruzione della strada ad un appalto senza poter far altro che accettare il fatto?

Si dirà: gli azionisti lo sapevano; accettarono le azioni, dunque approvarono. Rispondo che la cosa non va sempre così, e poi dico che il credito è sommamente sensibile, suscettibile e che l'azionista il quale è vincolato nella sua azione, al primo dubbio, la sua fiducia nei titoli vacilla; ed una Società che è fondata su quei titoli, se resiste, se qualche volta ottiene dei successi, spesso incontra anche delle gravi traversie, perchè basta un urto e la fiducia cade.

Così l'altro patto della non mutabilità degli amministratori. Ma l'azionista che diventa possessore di un titolo, egli lo sa, lo comprendo, non si può dire che sia un inganno; ma che importa? Egli che ha acquistato colla lusinga del guadagno, se viene il giorno in cui dubiti o si disilluda, non ha più la speranza d'un rimedio, vede la sua impotenza, dubita, la fiducia gli vien meno, questo sentimento si spande, la Società soffre nel suo credito.

A me pare dunque che questo caso (che nell'affare Mirés è avvenuto per un atto legislativo) ci deve far accorti che se vogliasi far qualche cosa d'utile nell'organizzazione delle Società industriali, bisogna ritirare le cose ai loro principii, bisogna che gli azionisti siano veri azionisti e possano liberamente deliberare sulle cose sociali, bisogna che gli amministratori siano veri amministratori e che interessi contraddittorii non si riuniscano nella stessa persona.

In questo modo solamente e inaugurando dei principii di buona amministrazione, restituiremo la fiducia alle Società industriali.

Signori, noi abbiamo spesse volte deplorato la maniera con la quale si eseguiscono alcuni contratti grandiosi che interessano altamente lo Stato. Per esempio quanto non si è deplorato nella costruzione della ligure la strage esiziale dei subaccollatari? Ebbene io vedo che nelle recenti concessioni che si fanno in Francia un patto espresso nell'atto della concessione impone certi obblighi, certe restrizioni. Qui non la si vuol capire: la libertà delle Società industriali la si vuol ispettata; e sta bene quando lo Stato vi è estraneo, ma

quando lo Stato le sostiene con un sussidio, io non la capisco più.

Io dunque ho sommato i sacrifici che si fanno per la fusione delle Romane: sono ben oltre 92 milioni di lavori che si abbandonano alla nuova Società, sono 4 milioni di maggiori guarentigie a un dipresso; più si compensa con troppo elevato prezzo la ferrovia d'Ancona. Cosa ci costa la ferrovia d'Ancona in questa combinazione? Ci costa 54 milioni, che tale è il valore delle obbligazioni che ci assumiamo; ci costa 5 milioni di sussidi che abbiamo abbandonato alla Società per la strada di Ravenna, ci costa 4 milioni all'incirca che noi valutiamo nella combinazione generale come spesa, che compensiamo, con sussidi, alle Società delle strade ferrate meridionali; questa linea effettivamente dunque ci costa 63 milioni, e dedotto il sussidio per la linea ravennate, 58. Un nuovo sacrificio a mio avviso da aggiungersi ai 92 milioni di una ventina di milioni, oltre la maggior guarentigia di quattro milioni annui.

Ora io non credo che questa combinazione valeva questa somma, non credo che possa meritare tanto sacrificio la costituzione di una Società che non ci si dimostra veramente solida e ben ordinata; e col suo ordinamento amministrativo, non ci rassicura sulla sua stabilità.

Veniamo alle strade ferrate meridionali.

A questo riguardo entrerò mal mio grado nella spinosa discussione dei tracciati ed anche delle questioni che si sono sollevate ieri, perchè sono quasi costretto a fare delle risposte alle censure più o meno severe che la Commissione nella sua relazione, l'onorevole Nisco nel suo discorso, ed altri oratori che hanno difeso il disegno, hanno lanciato sopra la legge del 21 agosto 1862 e sopra l'andamento delle ferrovie in quella legge approvate.

Parlerò prima del tracciato.

Col disegno di legge si sopprime la parte più difficile di due linee che ne sostituiscono altre tre per varcare gli Appennini.

In quindici anni abbiamo finiti due passaggi degli Appennini e non di più, quello di Genova e quello di Pistoia. Ne abbiamo intrapreso due, quello di Savona, e quello di Fossato, che sono in costruzione, ma non ci si passa ancora con la locomotiva.

Ora ne vogliamo fare un altro tra Benevento e Foggia, un altro tra la valle del Tammaro e quella del Biferno, un terzo tra Aquila e Rieti, un quarto trapassando il monte Loreto, un quinto è quello che mi spiace molto non si faccia (per cui non perdono, dirò la parola, al Ministero, massime al ministro La Marmora che lo trascura), quello da Parma alla Spezia; un altro lo facciamo per passare l'Appennino e congiungere la valle del Sele con la valle del Basento; mi pare che sei in una volta siano troppi sul cantiere.

Una voce. E Savona?

Depretis. Ho contato anche Savona.

Io devo premettere un'osservazione; quando si vogliono valutare le ferrovie, massime le più difficili, si hanno a tenere come fattori tre elementi. Il prezzo di costruzione, la spesa d'esercizio e il prodotto.

Sul prezzo possiamo avere qualche lume. Si possono fare degli studi, e quando gli studi sono fatti sappiamo entro certi limiti quello che costa; però quando dobbiamo garantire un interesse, una rendita, bisogna che conosciamo con qualche precisione la spesa. Quindi, se si tratta di garanzia chilometrica, è indispensabile avere una misura un po' precisa della lunghezza, altrimenti ci mettiamo a camminare nel buio.

Che sia difficile una determinazione del prezzo, lo vediamo da ciò che sugli studi, anche regolari, si fanno stime diverse, diversissime poi se gli studi sono incompleti.

Citerò, per esempio, il tronco di Termoli ed il tronco da Capua a Benevento.

L'ingegnere Pesapane li valuta ad un prezzo, l'ingegnere Parodi ad un prezzo diverso. Ora, che studi abbiamo per le nuove linee?

Per la linea da Contursi a Potenza non c'è che una escursione. È un giudizio sulla possibilità di quella linea, senza dati, pure affermazioni.

Se un tale giudizio fosse stato pronunziato da una Commissione di provetti ispettori che hanno l'occhio pratico, esercitato, forse forse vi si poteva far sopra qualche conto, ma un conto un poco alla larga.

Ma gli ispettori direbbero certo che almeno una livellazione di massima va fatta. Ma chi ha pronunziato questo giudizio? Chi mi viene ad affermare la possibilità dell'esecuzione in un dato tempo?

È un sotto-commissario tecnico che è andato, probabilmente dopo che era già presentata la legge, a fare una rapida trottata sulle vette dei monti della Basilicata ed ha steso un documento da mettere insieme cogli altri in corredo della legge.

Io non vedo altro. Io vorrei un po' domandare all'onorevole ministro, e più ancora alla Società, se piglierebbe impegno di eseguire quell'opera intera in un dato termine e a che condizioni.

Le condizioni del prezzo sono prestabilite dalla legge, ma il termine? Dammi tempo e mi darai vita, dice il proverbio.

Pel passaggio da Benevento a Foggia non ci sono studi, almeno che sappia io. Nella segreteria della Camera non ci è nulla che meriti nemmeno alla lontana il nome di studio di massima. C'è un piano segnato sopra la carta del Zannone, dell'ingegnere Pesapane: c'è un profilo: ma come è fatto? Che condizioni presenta per giudicare quest'opera?

Il profilo non è altro che una linea tirata sopra ordinate che stanno a grande distanza, senza avere riguardo nessuno alle ondulazioni del terreno. Le ordinate stanno lontano 20 chilometri, alcuna quasi 30 l'una dall'altra.

Ho qui la nota, e se occorre darò la cifra. Ora io domando; che criterio può offrire questo profilo per giudicare della possibilità del costo, insomma del prezzo, del

capitale che sarà impiegato in quest'opera? Io me ne riferisco agli uomini speciali; essi giudicheranno meglio di me, ma a me preme che il mio giudizio sia consegnato negli atti della Camera.

Signori, non ci meravigliamo che si portino in questa materia dei giudizi diversi; io ho detto in principio del mio discorso che quando vi è una questione di strade ferrate le passioni si sollevano ed i cervelli si scombuiano. Eppure queste non sono questioni che si decidano improvvisando o poetizzando; bisogna avere in mano degli elementi positivi e non aerei, studiarli o farli studiare da chi ha pratica in questa sorte di lavori.

Ma tornerò su questa questione. Ora passo all'altra questione, che è quella della linea di Campobasso.

Io aveva ordinati questi studi, come lo ha indicato l'onorevole Nisco, pregando il cavaliere Bella di mandare un ingegnere, ed egli mandò l'ingegnere Pesapane. Ma io deploro che l'ingegnere Pesapane non abbia finiti i suoi studi.

La linea quale è indicata dalla Commissione non si può dire studiata che da Benevento al Rio Maio 119 chilometri. Questi studi sono fatti in modo molto lodevole, perchè vi sono tutte le quote necessarie per formarsi un criterio sul tracciato d'una ferrovia. Invece il tracciato che vi ha segnato Pesapane, il quale forse ha voluto fare di più di quello che doveva, io dubito sia proprio quello che si debba seguire. Intanto però da Benevento a Napoli non vi è nulla; gli studi non li abbiamo visti; l'escursione dell'ingegnere Parodi è il solo documento che conosca, in cui vi sono delle quote molto lontane.

Da Rio Maio a Termoli poi sono 88 chilometri, pei quali non vi è che una linea geografica che ha un valore tutto affatto diverso della linea studiata o in un modo o nell'altro. E noti la Camera, procurerò di spiegarmi, e mi perdoni se entro in queste materie a cui sono profano, noti, dico, la Camera che a Rio Maio la linea di Termoli fini-

sce con un rilevato di 38 metri, cioè un rilevato non solo straordinario, ma inusitato: io non dirò impossibile.

Noti che a Rio Maio vi sono pendenze del 15 per mille che andranno più avanti, e non sappiamo su questi 38 chilometri da Rio Maio a Termoli cosa troveranno, che ondulazioni dell'Appennino, che valli, che ostacoli, che terreni: ne sappiamo quel tanto che può dare una informazione, cioè poco. Io giudico sugli atti che ho veduti.

Quanto alla linea da Avezzano a Rieti e Terni abbiamo gli studi ben fatti che possono sicuramente darci un criterio sul valore complessivo di quella linea in confronto con altre; così da Popoli a Rieti anche, abbiamo gli studi fatti dallo stesso ingegnere, l'ingegnere Losi.

Quanto alla linea da Ceprano a Pescara, sulla quale l'onorevole Leopardi ci ha raccontato il grazioso aneddoto della conciliazione delle ordinate che si sono trovate in mezzo ai monti, e che certo è una graziosa invenzione, dirò tuttavia che chiunque di noi ha potuto vedere quei piani, e quei profili, conchiude che il progetto non è fatto come dovrebbe essere fatto dalla Società delle ferrovie meridionali, non si presentano per opere simili, ordinate dalla legge, da compiersi entro il termine di un anno progetti simili.

Quella linea è difficile, non bisogna nasconderlo; ma io ho notato una cosa, ed è che quando si è trattata la concessione si è calcolato che la lunghezza doveva essere di 234 chilometri. Ora la vedo diminuita di otto chilometri; non so spiegarmi, non indovino questo accorciamento; potrebbe spiegarsi la cosa col minore sviluppo della linea per affrettare i rilievi, e in questo caso si capisce perchè le pendenze siano cresciute.

Mi permetta la Commissione che io faccia le mie osservazioni sulla linea da essa proposta da Napoli a Termoli, alla quale io mi affretto di dichiarare che non sono punto avverso. Credo però che il miglior partito e il più savio era quello adottato dal conte Menabrea di far studiare la

linea, e farla poi senza darla alle Meridionali, o almeno darla, intendendosi prima.

Io ho visto che da Napoli a Termoli la Commissione misura 198 chilometri, e li ottiene facendo diverse varianti che tutte portano una diminuzione di lunghezza.

Io non so in che modo si sono misurate sulla carta queste distanze: io osserverò per mio conto che da Benevento a Termoli corrono 157 chilometri, anche tenendo conto che da Rio Maio a Termoli non ci sono studi, dimodochè vi sono ancora 38 chilometri di lunghezza indeterminata.

Noti ancora la Camera che da Telese a Campo Lattaro vi sono 24 chilometri. Come si è disegnata e cosa vale questa linea da Telese a Campo Lattaro? È cosa che un ragazzo la capisce. Noti la Camera che Campo Lattaro è di 270 metri più alto di Benevento. Benevento è 24 metri più in su lungo il Calore, che scendendo con una pendenza del tre per mille, trovasi a Telese 70 metri circa più basso di Benevento; da ciò una differenza di livello tra Telese e Campo Lattaro del 15 per mille per 22 chilometri.

Io non so che cosa ci guadagnerebbe la Commissione con questa linea, perchè il 15 per mille equivale ad una maggior lunghezza notevole. E poi che cosa vediamo su quella linea? Vediamo questo: già adesso sul progetto da Benevento a Rio Maio abbiamo una pendenza del 15 per mille che arriva a 36 chilometri su 119; ma oltre a ciò queste diverse pendenze non sono riunite in un punto solo, ma sono ripartite sopra una lunghezza di quasi 100 chilometri.

Allora qual'è la lunghezza vera di questi 198 chilometri, secondo un giudizio che si può fare sopra i dati più positivi che abbiamo? Secondo me è questa: il progetto dell'ingegnere Pescapane da 157 chilometri da Benevento a Termoli; 90 da Termoli a Napoli che fanno 247. I risparmi come si ottengono? Si ottengono in questo modo: da Napoli a Caserta non si va più per la ferrovia romana che è di 33 chilometri, si va per Aversa e si guadagnano 5 chilometri; diventano

perciò 28. Da Caserta poi a Campobasso non si va passando per Benevento, si va partendo da Telese, salendo verso Pontelandolfo, forando il monte e riuscendo a Campo Lattaro che trovasi a 400 metri sul livello del mare.

Nel progetto Pesapane la linea fa un arco di circolo lungo il Calore e il Tammaro; la Commissione segna la linea sulla corda dell'arco e guadagna 41 chilometri.

Più nello stesso progetto si fa una variante. Giunti in fondo alla valle del Biferno la linea, invece di seguitare il parere degli ingegneri napoletani, sempre citati e rade volte seguiti, e volgersi, passando la Sella di Sepino, verso la valle del Biferno stando a ponente di Vinchiaturo e di Busso, si getta per la via più breve per avvicinarsi di più a Campobasso.

La cosa sarà possibile, ma il fatto è che vi è dissenso fra gli ingegneri.

Con questo si guadagnano altri 9 chilometri; indi la differenza di 54 chilometri fra il tracciato della Commissione e quello che risulta dagli studi.

Su questi tracciati ho un'altra osservazione assai grave a fare, e mi dispiace non sia presente l'onorevole ministro delle finanze, ma quello dei lavori pubblici potrà dirglielo. Ed è che altro è il tracciato tecnico, altro il tracciato contrattuale.

Noi qui discutiamo un contratto col quale si guarentisce, compresa la sovvenzione, 20,500 lire al chilometro. Per determinarvi a spesa così rilevante dovreste aver fatto il conto di quel che costa la linea per vedere qual capitale vi s'impieghi, e quale interesse si debba assegnargli.

So che vi sono sempre altre incertezze, ma diminuirle è prudenza, è dovere.

Ma su quale linea lo avete fatto, per quali lunghezze? E se i 198 chilometri da Napoli a Termoli diventassero un bel giorno 250, che cosa sarebbe la sovvenzione; che cosa costerebbe questa linea allo Stato? Sarebbe l'aumento del

quarto: invece di 20,500 sarebbero 25,500. Mettete anche solo l'aumento del 5 per cento: invece di 20,500, saranno 21,500.

Vedete un po' la legge del 21 agosto 1862, che voi avete criticata, cosa dispone. Evvi un articolo in quella legge, è l'articolo 2 del capitolato, col quale si fissa in certo modo l'estensione chilometrica delle linee, obbligando il concessionario ad osservare i progetti. Le diversità non potevano essere, e certamente non saranno che poche.

Ora io dico il vero: mi spaventerebbe un contratto, il quale lasciasse indeterminata la lunghezza delle diverse linee, quando è determinata la garanzia chilometrica. Si è lamentata, e nella relazione e dal Ministero, la lotta che nacque tra la Società ligure ed il Governo, perchè è appunto stabilito per la costruzione un prezzo chilometrico, e la legge ha fissato un *maximum* di lunghezza della linea. D'onde sorse che la Società fa ogni sforzo per allungare la linea onde guadagnare lire 370,000 tante volte quanti sono i chilometri che ha potuto costruire più di quanto ragionevolmente le si può concedere.

Ora non avverrà lo stesso, e peggio, quando si tratta di sovvenzione chilometrica sopra linee indeterminate? Voi guarentirete lire 20,000 il chilometro, credete che sieno 100 chilometri e che la somma che guarentirete sia di due milioni, invece saranno 110 chilometri, e così la somma guarentita sarà di lire 2,200,000; un aumento del 10 per cento. Ma sapete che cosa è aumento del 10 per cento di sovvenzione chilometrica? La perdita che può fare lo Stato, complicata con la maggior lunghezza della linea che la Società è interessata a sviluppare; maggior lunghezza che ci condurrebbe ad un onere sui transiti, quindi ad una diminuzione nel prodotto, epperciò ad un nuovo aumento sulla garanzia; questa perdita può essere gravissima. È dunque impossibile lasciar nel contratto delle linee indeterminate senza nessuna limitazione.

Altra quistione di finanze.

Qui si fa, per ottenere un tracciato più breve, la linea di Aversa. Prima obbiezione. — Ma che necessità di questa linea? Voi avete le romane; il transito non è talmente aumentato che non si possa farlo liberamente. Dunque che cosa facciamo? Le linee sono tanto vicine che formano un rombo fra loro. Voi avete doppia garanzia sulle due linee.

Fate un po' il conto che cosa avviene quando sviate il transito in quel modo sopra due linee che camminano ad un raggio d'azione tale che il movimento dell'una si confonde con quello dell'altra? Voi raddoppiate la garanzia, diminuite il prodotto preso separatamente, fate una perdita più che doppia. So bene l'obbiezione che mi si può fare, che, cioè, presso le città massime vi è il movimento locale, il quale di gran lunga prevale; ma, signori, la nostra finanza vuole che questi raddoppiamenti non si facciano senza necessità.

Io ho qui sviluppato dei conti per provare che i risultati di questo modo di dividere i transiti sopra linee che convergono, con poche, e molte volte con insensibili differenze, agli stessi scopi, sono gravissimi.

Un'altra obbiezione io debbo fare a questo tracciato.

Io considero come una buona idea della Commissione quella di rannodare la linea da Salerno a Sanseverino. E poichè abbiamo fatto la galleria di Solofra e siamo giunti ad Avellino (almeno giova ritenere che ci arriveremo, io non conosco lo stato dei lavori) per scendere nella valle del Sabato ed attaccarsi a Benevento, io domando: ma perchè gli avellinesi che per avventura volessero andare per una specie di linea centrale per Benevento, a Campobasso, giunti a Benevento discenderanno a Telese per risalire a Campo Lattaro? Che differenza c'è? Sono sette chilometri di più di strada che fanno.

La Marmora, *presidente del Consiglio*. Avellino è già abbastanza favorito, ha una strada quasi sua.

Depretis. Mi perdoni, adesso facciamo la questione della convenienza del tracciato. Io dico che gli Avellinesi, quei di Ariano, di Grotta Minarda, tutta la popolazione che sta nelle valli del Calore, dell'Ufita, del Miscano, del Sabato, nella conca Beneventana, mi dica un po' se debbono scendere a Telese per 24 chilometri a cui si debbano aggiungere gli altri 22 di pendenze eccezionali, si ha un totale di 46 chilometri per andare a Campo Lattaro? (*Bene!*) La strada per Campobasso penetrando nella valle del Tammaro si svilupperà meglio, e poi in quella direzione abbiamo uno studio, qui invece ci è il buio. Ma è in questo modo che si fanno i progetti?

Calvino, *ed altri.* Ha ragione, ha ragione.

Depretis. Poi sappiamo cosa valgano queste distanze geografiche che si mettono nei progetti e nei rilievi. Io mi ricordo la famosa petizione che l'onorevole Nisco ha tanto patrocinata per la linea Amorosi-Telese, di cui si può considerare come l'eroe difensore. Ebbene, in essa si diceva che la distanza da Benevento a Termoli era di 111 chilometri, invece, secondo il mio debole parere, sarebbero 157 e più, differenza circa del 50 per cento. (*Ilarità — Bene!*)

Non è la prima volta che si trovino di questi errori. In un opuscolo che è stato ristampato testè, e che essendo stato ristampato debb'essere ritenuto di gran valore, nell'opuscolo dell'ingegnere Rossi, si trovano anche degli sbagli perchè se ne commettono anche dagli ingegneri di vaglia. Ebbene, mi ricordo che allora appunto, quando vi era questa discussione nel 1862, ho esaminato quest'opuscolo ed ho pregato il cavaliere Bella di esaminare quel lavoro, ed egli vi ha trovato molte inesattezze. Per esempio: l'ingegnere Rossi valutava la distanza tra Ceprano e Pescara di 184 chilometri, invece era valutata dal cavaliere Bella in 234: 50 chilometri di differenza. (*Ilarità*) Tra Salerno e Foggia era valutata la distanza in 178 chilometri, invece è di 169. Tra Foggia e Termoli il signor Rossi poneva 70 chilometri,

la Commissione stessa ne conta invece 83: 13 chilometri di differenza su 83, che fa ad un dipresso il 16 per cento.

Ma queste sono misure geografiche a cui, massime quando si attraversano monti, se non si applica un coefficiente di riduzione, v'è certezza di sbagliare. E quando avrete messo di tali armi nelle mani delle Società, cosa sarà dei vostri contratti e delle nostre finanze?

A questo riguardo il Ministero mi potrà dare un'informazione della quale lo prego.

Nel progetto del contratto Bastogi, che è stato adottato, la linea da Salerno alla Capitanata non andava direttamente a Foggia, andava all'Incoronata, che credo sia sulla strada tra Foggia e Barletta. Dall'Incoronata un ramo andava a Barletta e l'altro a Foggia. Ora dai progetti che ho visto pare che si sia cambiato parere. Si saranno trovate buone ragioni per farlo, e credo che avran fatto benissimo.

Ma che è avvenuto? È avvenuto che mentre, secondo il primo tracciato, coloro che erano diretti a Salerno e coloro che erano diretti a Barletta si concentravano sul tronco di Foggia fino all'Incoronata, la linea non subiva che una piccola deviazione, e così non si faceva che una spesa sola d'esercizio e si pagava una sola sovvenzione.

Capirei la cosa quando non si dovesse dare un sussidio di 29,000 lire per chilometro, ma quando si hanno a fare 14 chilometri a questa condizione, la spesa che ne risulta è assai ragguardevole.

Nè solo s'incontra una maggiore spesa, ma si viene ad avere un introito assai minore. E per persuadervi, facciamo un conto da donna, supponiamo che questi 14 chilometri abbiano una garanzia di lire 29 e producano lire 10, pagate lire 19 per chilometro. Costruite a fianco un'altra linea con la stessa garanzia, pagate lire 58. Che cosa dedurrete da questa somma?

Se deduceste lire 20, bisognerebbe che i due tronchi avessero lo stesso prodotto, e tuttavia si raddoppierebbe la

garanzia; ma il prodotto sarà non di lire 20, ma di 15, ed allora invece di pagare lire 38 ne pagherete 43, mentre prima ne pagavate 19.

Ricordate che parlo di linee vicine che confondono la loro zona d'azione.

Qui bisogna rispondere.

Vengo alla linea di Conza.

Io non sono il padre legittimo della linea di Conza; io sono solamente il padre di adozione. Ma io, prima di abbandonare un lavoro in corso, credo che bisogna andare molto adagio.

Potrei citare molti esempi. Ma si può fare quel traforo? Tutti lo dicono difficilissimo, impossibile.

Badate, se lo dicono gl'impresari, che gl'impresari sono sempre i primi, i più famosi scopritori di pietre dure; se credete a loro non si fa più nulla.

Dunque io non sono il padre legittimo, ma c'è la paternità adottiva, io difendo l'adottato.

Intanto la prima cosa che mi dirà l'onorevole generale La Marmora sarà che l'opinione pubblica è contraria...

La Marmora, *presidente del Consiglio*. Era.

Depretis. Vede dunque cosa è l'opinione pubblica! E poi non ho bisogno di dirlo all'onorevole La Marmora. Egli già non se ne conturba. (*Bene! a sinistra*)

La Marmora, *presidente del Consiglio*. Ne tengo conto, ma non me ne conturbo.

Depretis. Va bene. Ma ci sono dei casi in cui l'opinione pubblica trova la sua spiegazione chiarissima.

Ma come non volete che a Napoli non nascesse l'opinione che la linea di Conza era impossibile, se non la si faceva! Se tutti la proclamavano impossibile! Se il primo lavoro che si doveva fare è rimasto l'ultimo!

Difatti a termine della concessione che cosa doveva fare il concessionario?

La linea era fino a Foggia in costruzione. Non c'era che da sorvegliare gli appaltatori e poi con mezzi straordinari

e con sacrifizi pecuniari, anche eccessivi, se occorreva, dovevasi dar mano ai lavori da Foggia a Conza.

Invece non se n'è fatto nulla. Io mi riservo di ritornare su questo punto, poichè si è fatto ieri la questione delle multe. Io non ricuso una questione che mi riguarda, poichè una censura del contratto 21 agosto 1862, più severa di quella fatta ieri dall'onorevole Nisco, io non l'ho mai sentita, massime quando parlò della galleria e della linea di Conza.

Egli ha detto che quella linea era impossibile a costruirsi e che uomini di mente sana non potevano non vederla questa impossibilità, e così con una moderazione veramente ammirabile l'onorevole Nisco ha decretato un certificato di insania a tre o quattro ministri e un po' anche al ministro presente, perchè l'onorevole Sella è uno di quelli che hanno sottoscritto la legge, e perfino a sè stesso, poichè ha votato la proposta Bastogi. (*Ilarità — Bene! a sinistra*)

Voci. Era della Commissione.

Depretis. Intanto vi è una cosa che mi ha fatto un certo senso, ed è questa: nella Commissione è venuto in discussione se la linea di Conza doveva abbandonarsi per entrare a vele spiegate nel sistema ministeriale; tre votarono perchè non si abbandonasse, gli altri perchè si abbandonasse. Ora accadde che fra i tre vi sono i due soli ingegneri che sono nella Commissione. (*Ilarità*)

Correnti, *relatore.* Ve n'è anche un altro.

Depretis. Allora vi sono i due terzi dei voti degli ingegneri a favore.

Berardi. Questa non è questione tecnica.

Depretis. Tuttavia verrò anche alla questione tecnica; chè io non accetto questo esclusivismo tecnico. Col dire è questione tecnica si troverebbe un comodo mezzo per chiudere la bocca a tutti. Il Parlamento è la discussione; combattetemi, se potete.

Poichè la questione cade sopra una galleria, dirò che ho interrogato io pure qualcuno per sapere quello che si

doveva fare. Io lo dico schietto, quando venne la legge nel 1862, oltre all'avere raccolto il parere di tutti gli ispettori che ho potuto consultare, nessuno dei quali ha mai ammesso il più piccolo dubbio, mi sono rivolto anche all'onorevole Valerio, gli ho sottoposto il caso, ed egli dichiarò che la linea meritava di essere prescelta. Ma ora che mi vedo perseguitato da questa impossibilità...

Nisco. Non impossibilità.

Depretis. Si è detto impossibilità; l'onorevole Nisco lo ha ripetuto più volte, e l'opinione pubblica si è formata sotto la pressione, sotto l'invenzione della impossibilità.

Voci. È vero.

Depretis. Verrò alla galleria; ma prima io mi permetterò di osservare un'altra cosa. Che direste se, misurando e paragonando diverse linee, faceste come chi pigliando diverse monete con lo stesso nome, per esempio tante lire di Parma, lire di Milano, lire toscane, lire di Modena, lire italiane, volesse darle per lo stesso valore?

Ebbene, un chilometro di ferrovie studiato per l'esecuzione ha un valore diverso, è una moneta diversa da un chilometro di via studiato solo di massima, peggio poi se di volo, come ce ne sono parecchi contemplati in questa legge.

Le distanze in pianura si possono fino ad un certo punto misurare; in montagna è difficile, io credo, anzi impossibile, e non possono accettarsi quelle linee senza il beneficio di un coefficiente di riduzione assai notevole.

Ieri l'onorevole Nisco disse, quanto alla galleria, che era di 3800 metri; bisogna che ciò non risulti dal progetto che è stato depositato presso la segreteria, il quale la indica di metri 3698, cioè qualche cosa di meno di un'altra galleria che è progettata dal progetto Losi sul tronco da Avezzano a Terni. Disse dunque: la galleria è di metri 3800, più per compierla ci vogliono sette anni...

Nisco. No, non l'ho detto!

Depretis. Lo ha detto quando ha letto, e leggendo disse che, andando male, erano sette anni; andando bene, cinque; andando meglio, quattro; e così si fanno i conti!

Dunque mi permettano; sono questioni abbastanza gravi perchè abbiano la pazienza di ascoltarmi.

Io, naturalmente, giudico col mio buon senso. Ebbene, quale profondità di pozzi ha questa galleria, e come sono ripartiti i punti d'attacco?

Quanti punti d'attacco ci sono? È una cosa facile a vedere. Avete una galleria in cui potete discendere per cinque pozzi, ed in cui si lavora dalle due parti giorno e notte. Dodici punti d'attacco su 3698 metri. Ecco di che lavoro si tratta. Di pozzi ce n'è uno di metri 130.70, uno di metri 184.73, uno di metri 230.75, uno di metri 187.25 ed uno di metri 107.56. Il maggior pozzo è quello che decide la difficoltà, ed esso è di 230 metri. Ora questa sicuramente è un'opera importante, ma noi abbiamo qui poco lontano i pozzi della galleria dei Giovi, ed io credo che i mezzi di costruzione dall'epoca in cui si è fatta quella galleria ad oggi hanno fatto qualche progresso; ebbene, la galleria dei Giovi ne ha uno che giunge sino a 187 metri, cioè ad una altezza che raggiunge o supera tutti gli altri pozzi della galleria di Conza, eccettuato quello di 230 metri. E poi alcuni giorni fa mi sono cadute sott'occhio, e credo le avrà anche viste la Commissione, le parole d'un uomo molto autorevole in fatto di costruzione di ferrovie, che è il dottore Carlo Cattaneo.

Egli, parlando di un passaggio del San Gottardo e descrivendo il sotterraneo, diceva che la prima galleria è divisa dalla seconda da un pozzo di *mediocre profondità*, da un pozzo di 233 metri. Egli la dice una mediocre profondità; ed il dottore Carlo Cattaneo è un uomo cui io do l'autorità di un distinto ingegnere.

Ma poi c'è di più. Noi ci maravigliamo di quei pozzi e di quell'opera! Ma come? Maravigliarci di questo, noi che

intraprendiamo il traforo del Moncenisio! Come potete dubitare di queste opere voi che attendete a traforare le Alpi? Voi che avete ideato d'intraprendere sei nuovi trafori dell'Appennino, voi che avete nella linea che sostituite alla linea di Ceprano-Pescara, dico, nella linea da Terni a Popoli un bel numero di gallerie, delle quali una più lunga di quella di Conza?

Non parlo della ferrovia ligure, ove si sono progettati pozzi di 480 metri, se non erro, dove si sono trovate poi le pietre dure; tutti abbiamo visto i lavori dell'ingegnere Antonini per la traversata delle Alpi Elvetiche, fatta a cura della Società cui appartiene il nostro collega Vanotti: vi sono dei pozzi ben altro difficili che quelli di Conza, di 310, 340, 400 e 500 metri, con degli attacchi non di soli 150 metri, ma fino di 750: sono ben altri lavori e ben altra cosa.

Dopo queste notizie io mi sono rivolto all'ingegnere Valerio e ho detto: ma voi mi avete consigliato sulla possibilità non solo, ma sulla convenienza di quest'opera; c'è questo intoppo della galleria, qual tempo credete possibile? Ben inteso che io intendo nelle condizioni in cui si trova un appaltatore vincolato da un contratto di ferro, che lascia giudice il Governo del tempo strettamente necessario per la esecuzione dell'opera, senza limitazione di sacrifizi, che furono compensati nel prezzo.

Quando si organizza un cantiere come si deve, quando si spende senza risparmio, e si formi un personale scelto, e si abbondi nei premi, in due anni sarebbe possibile ed in tre anni potrebbe farsi sicuramente.

Ecco l'opinione dell'ingegnere Valerio; del resto, se vi hanno ingegneri che abbiano opinione diversa, la espongano, io dico i fatti.

(*Il deputato Valerio fa segni di assenso*).

Quindi credo che tutto quello che si è detto sulla difficoltà di questa linea non sia punto fondato. E se la Camera ne vuole ancora un'altra prova, io la pregherò di permet-

termi di metterle sott'occhio alcuni dati molto semplici e che credo interessanti.

Pregherei l'onorevole presidente di concedermi un istante di riposo.

(*L'oratore si riposa per dieci minuti*).

Dirò ancora qualche cosa in fatto di dati tecnici.

Io pregherei la Camera di riflettere se a lume di senso comune non si potrebbe giudicare la difficoltà di una linea, massime se percorre l'Appennino, e massime ancora se lo percorre dove è più appennino che altrove, cioè molto elevato, dai seguenti criteri:

Lunghezza delle gallerie.

Questo criterio comincia ad indicare una spesa, e per conseguenza un capitale cui bisogna servire gli interessi; indica altresì che vi sono ostacoli che bisogna superare.

Maggiori o minori pendenze.

Si sa che le spese di trazione e di manutenzione sono proporzionali alla media del valore sviluppato dalla locomotiva in ascesa e discesa, ossia sta in un dato rapporto con le pendenze. Ho i dati che non metterò sotto gli occhi della Camera, perchè io argomento all'ingrosso, e non mi occorre di discendere troppo alle cifre.

Dunque lunghezza delle gallerie e loro importanza, poi pendenze, poi elevazioni sul livello del mare.

Applichiamo questi criteri.

Io ho visto i piani, perchè invano ho cercato di raccapezzare questi dati dai profili che la Commissione ha stampati, perchè avendo essa indicato il massimo delle pendenze, non presenta un dato sufficiente su cui si possano fare dei calcoli. Avesse almeno indicata la media delle pendenze!

Ebbene i risultati sono questi:

Ho diviso, per facilitare lo spoglio, le pendenze in tre categorie, non tenendo conto di quelle al disotto del 14 per mille per risparmio di lavoro; le ho divise dal 14 al 18 per mille, dal 18 al 24, e dal 24 in su.

Ceprano-Avezzano, lunghezza 79 chilometri:

Pendenze del 14 per mille e più	Ch.	13.550
Id. del 24 per mille e più	»	8.970
Totale delle pendenze del 14 per mille e più	Ch.	22.520

Linea di Conza, lunghezza chilometri 169 (Salerno-Foggia):

Pendenze del 14 per mille e più	Ch.	6.650
Id. del 18 per mille e più	»	7.093
Id. del 24 per mille e più	»	3.298
Totale . . .	Ch.	17.041

E limitandomi ad esporre le cifre sommate:

Linea di Avezzano-Popoli, lunghezza 96 chilometri delle pendenze sopra il 14 per mille	Ch.	37.199
Da Terni ad Avezzano, chilometri 92 . . .	»	15.500
Da Popoli a Rieti, chilometri 131	»	23.600
Da Termoli a Benevento, chilometri 119 . .	»	36.448

e se si facesse la scorciatoia di Campo Lattaro, allora naturalmente bisognerebbe dedurre tutto ciò che si trova alla pendenza del 15, rimontando il Tammaro pel tronco da Benevento a Campo Lattaro, che sarà, credo, un paio di chilometri, per modo che sarebbero 56 chilometri; pendenza per verità molto minore di quella da Avezzano a Popoli, dove evvi un'erta assai maggiore.

Di tutte queste linee quella che in lunghezza chilometrica ha una minore estensione di tronchi con pendenze gravi è ancora quella di Conza; ma questa linea ha un altro vantaggio, ed è che le pendenze si raggruppano intorno al culmine della linea, cioè intorno alla galleria, e stanno tutte riunite su 20 a 25 chilometri e non di più di distanza, per modo che l'esercizio resta più facile.

Veniamo alle gallerie.

Linea Terni-Avezzano, chilometri 92, gallerie 13, in complesso 11,801 metri; Avezzano-Ceprano, chilometri 79, gallerie 7, lunghezza 3,512; Rieti-Popoli, chilometri 131, gallerie 17, lunghezza 11,291; Avezzano-Popoli, chilometri 96, gallerie 27, lunghezza 10,584; Conza, 4 gallerie, lunghezza 4,320; Benevento-Termoli, chilometri 119, gallerie 2, lunghezza 1,343.

Comunicherò le cifre, poichè non desidero altro se non che luce sia fatta.

Quanto all'elevazione sul mare pregherei la Commissione di compiere gli studi perchè, non avendo un personale tecnico a mia disposizione fuori di me stesso che sono poco tecnico, non ho potuto compiere il lavoro se non su alcuni dati che debbo alla gentilezza dell'onorevole Giuliani.

Ceprano-Terni, elevazione di 400 metri ed oltre sul livello del mare, chilometri 62,650; di 500 ed oltre, chilometri 36,500.

Pescara-Popoli-Rieti di 400 ed oltre, chilometri 110; di 500 ed oltre, chilometri 77. Napoli-Termoli di 400 ed oltre, chilometri 64,900; di 500 ed oltre, chilometri 36,500.

In quanto alle altre linee non ho avuto tempo di verificarle, bensì ho verificato quella di Conza, e mi verrebbe una elevazione sul mare al di sopra di 400 metri per soli chilometri 13.

Se questi indizi non saranno fallaci, giudicherà la Camera sulle conseguenze.

Correnti, *relatore*. È perchè c'è una serra.

Depretis. C'è una serra, lo so, ma vi sono ai due lati due spaccature dell'Appennino, ossia le due valli per le quali penetra la via. Nel primo progetto la galleria era meno lunga, ma la strada era di men facile costruzione.

Veniamo alla linea di Campobasso, che si dice così facile.

Torno a dirlo, che sono lontano dal combatterla. Questa strada, secondo me, che attraversa la conca di Benevento e scorre lungo la valle che si protende fin sotto le vette dei

monti del Matese verso Boiano, e colle di Anchise, come interna comunicazione è utile.

Mi pare che gli altipiani e le valli di quelle località si prestino al tracciato di una ferrovia, non però pel gran commercio; in ciò si vedrà poi col fatto se ho ragione, o se la esecuzione mi darà torto.

Ebbene, su questa linea, secondo il progetto del signor Pesapane, vi sono non meno di 110 a 115 opere importanti; sono rilevati e trinciere che vanno dai 14 sino a 48 e 49 metri di altezza, e rispettivamente di profondità.

Ho detto 110 o 115, vi può essere sbaglio, ma prima che sia ammesso come accertato questo fatto la Commissione lo potrà verificare.

Adesso, non so, ma io mi aspetto che il generale La Marmora dirà la sua opinione e porterà sicuro dei lumi, e deciderà forse la questione con la sua autorità; ma io mi permetto di dire che questi sono fatti, ed è forse temerità mia lo affermarlo, ma si impara molto di più facendo una strada, ed anche facendone i rilievi, di quello che si può imparare non so in quanto tempo di studi, come, permettendomi un confronto, al soldato valgono più sei mesi di campagna che sei anni di guarnigione.

Dunque è questione di fatto, è questione che merita tutta l'attenzione del paese, perchè, volendosi impegnare in una opera simile, non bisogna impegnarvisi leggermente.

Ora dirò qualche cosa sui rapporti economici e finanziari di questa linea.

Il concetto e lo scopo di questa linea furono indicati dall'onorevole nostro collega Devincenzi, il quale fin dal 1860 la chiamò la linea da Salerno a Barletta. Dagli ingegneri napoletani raccolti nella Commissione della Luogotenenza fu qualificata in questo modo: linea fondamentale del commercio tra le Calabrie e la Basilicata, Napoli e le Puglie.

Nel 1861, facendosi gli studi, questa linea fu segnata sul terreno con un tracciato che serbava il primo concetto, ma

temperato, corretto dalla necessità di avere una comunicazione nel più breve tempo e con la minore spesa possibile fra Napoli e le linee adriatiche. La linea del 1861 fu come la media proporzionale fra due forze, fra due bisogni egualmente potenti.

E poichè fui quasi personalmente interpellato da un onorevole nostro collega che richiese se nel 1862 esistessero gli studi di questa linea, dirò che fin dall'aprile 1862, mentre io tormentava con replicati telegrammi gli ingegneri del Genio civile sparsi nelle provincie meridionali appunto a far gli studi delle diverse linee di ferrovie decretate l'anno precedente, ebbi dal cavaliere Bella, in data del 5 aprile, un dispaccio col quale mi notificava che fra quindici giorni sarebbero compiuti ed inviati a Torino i progetti da Foggia a Ponte Santa Venere e a Barletta, e da Pescara a Popoli.

Questi progetti adunque esistevano non solo all'epoca della discussione della legge del 21 agosto 1862, e furono comunicati alla Commissione della Camera con la convenzione Rothschild-Talabot del 15 giugno di quell'anno: ma erano allestiti anche prima di quell'epoca.

Ciò risulta dalla discussione nella quale l'onorevole Peruzzi ci faceva sapere come avesse dato ordine che si allestisse il progetto da Foggia a Ponte Santa Venere per appaltare i lavori nell'aprile del 1862.

Adesso, o signori, i confronti che si fanno con linee tirate in altre direzioni e in questa non riescono agli stessi risultati. Ed il motivo si è che fra il progetto del 1862, che servì di base alla concessione, e quello che veggo essersi adottato c'è una differenza. Quello del 1862 toccava l'Incoronata, e da quel punto dipartivasi un ramo sopra Foggia, con 14 chilometri, l'altro sopra Barletta con 54. Attualmente per andare da Salerno a Barletta si tocca a Foggia. Si fanno adunque, secondo i progetti che si sono adottati, 28 chilometri di più. Da ciò le maggiori distanze che appariscono da Salerno e da Napoli a Brindisi nei computi della Commissione.

Perciò se considerate da una parte che le linee progettate dalla Commissione tra Napoli e Foggia riusciranno nella esecuzione ad uno sviluppo maggiore di quello indicato negli studi che sono semplici ispezioni, e dall'altra che la maggiore lunghezza di 28 chilometri è il risultato di una variante, che non è ancora giustificata, voi vedrete che la differenza fra le distanze tra Napoli e Barletta o Brindisi nelle due direzioni di Conza o di Benevento si riduce a ben poco.

Ma io credo che la linea più breve fra Napoli e Brindisi è ancora la linea di Conza.

E come l'onorevole Nisco si è permesso di far misurare sulla carta dello Zannone da Ponte Santa Venere, credo, e Bari la distanza in linea retta, io ho fatto fare sulla stessa carta una misura accurata della distanza tra Ponte Santa Venere e Barletta lungo la valle dell'Ofanto.

Prima però ho domandato ad un egregio ingegnere napoletano, di cui non dico il nome, ma che è uno dei più distinti, ed appartiene all'amministrazione pubblica, quale era la difficoltà che poteva presentare la valle dell'Ofanto per il tracciato di una ferrovia da Ponte Santa Venere a Barletta. Mi rispose: nessunissima difficoltà. Allora ho fatto misurare questa linea, e mi è risultata di 77 chilometri e mezzo. Aggiungete a questa la distanza tra Ponte Santa Venere e Napoli, ed avrete 246 o 247 chilometri. La distanza che la Commissione calcola per la sua linea che, mi permetta di dirlo, è assai meno contrattuale della mia, la quale, nella parte che traversa l'Appennino, è certa, e non solo studiata, ma appaltata, questa distanza, dico, anche secondo i calcoli della Commissione, è alquanto maggiore.

Ieri ho sentito l'onorevole Nisco a dire che, tirata una linea retta, da Ponte Santa Venere a Bari, si andava più presto andando direttamente per la via di Foggia a Bari, di quello che andando direttamente per Conza e il suo rettilineo. Io lo prego di osservare che, se la sua ipotesi è questa, che si parta da Ponte Santa Venere con un ret-

tilineo fino a Bari, si viene a formare un triangolo di cui i lati sono: linea da Santa Venere a Barletta, linea da Barletta a Bari, linea da Bari a Santa Venere. Siccome la linea da Bari a Santa Venere è il lato di un triangolo, così è più breve degli altri due (*Si ride*): ed a questa ragione non si può fare opposizione alcuna sino a che sarà ammesso nel senso comune che la linea retta è la più breve. (*Bene!*)

Nisco. Bisogna aver presente il terreno.

Depretis. Sotto il punto di vista economico io esaminerò la questione assai brevemente. E dirò solo che non bisogna considerare le comunicazioni con la Capitanata e con le Puglie, partendo unicamente da Napoli, non bisogna avere soltanto di mira questi punti estremi, cioè Napoli da una parte e Foggia e Manfredonia dall'altra; i punti più importanti da riunire per la via più breve sono Napoli e Brindisi, tenendo conto però della condizione di altre nove provincie che possono comunicare insieme, percorrendo le due spaccature dell'Ofanto e del Sele.

Ora, qualunque cosa si faccia, da Salerno a Barletta, le valli del Sele e dell'Ofanto saranno sempre la linea più breve per andar dal mare Tirreno al mare Adriatico, perchè avrete meno di 200 chilometri di distanza, che non troverete mai altrove con le vostre nuove direzioni, per quanto poetica sia la linea che si mette in campo.

Io domando poi se condotta a compimento la linea designata, le popolazioni che saranno a metà strada, a due terzi di strada da Potenza alla foce del Basento, e che dovranno recarsi in Capitanata, non sceglieranno la via più breve passando da Conza.

Se tutte le provincie che scendono dalle Calabrie, giunte per la via consolare nel piano d'Eboli, non avranno una via più breve di comunicazione per la Capitanata, e viceversa, seguendo la linea di Conza?

Io prego la Camera di riflettere a tutto il maggior percorso cui tutti questi commerci saranno sottoposti se dovranno

costeggiare la marina, andare a Napoli, passare a Benevento, scendere a Foggia.

Queste considerazioni mi pare che siano di qualche peso.

Vi è di più; vi è l'interesse delle finanze.

È una discussione che fu già fatta. Se voi, o signori, fate una linea e garantite 29,000 lire al chilometro, e su questa linea concentrate tutti i transiti che si avviano verso Napoli, provenienti o dalle due Puglie, o dalla Capitanata da un lato, e dall'altro se concentrate su questa linea tutte le provenienze da Napoli, dai Principati, dalla Basilicata, dalle Calabrie, che scendono pel vallo di Diano nel piano di Eboli, se voi concentrate tutti questi transiti, voi vedete che il prodotto sarà maggiore e la garanzia minore.

Fin qui dell'interesse della finanza; ora non mi posso astenere dal fare un'altra osservazione.

Quando nel contratto che stiamo discutendo si sono valutati i prodotti per misurare l'entità della garanzia che doveva riuscire, come diceva l'onorevole Nisco, qual medio termine che accontentasse le parti, mi pare che non abbia la Commissione, od almeno l'autore del progetto, ben valutate le speciali condizioni in cui si trovano le linee del Napoletano.

Ha esso tenuto conto, per esempio, che la linea da Napoli ad Eboli ha l'interruzione di Salerno, e che per questa interruzione naturalmente il prodotto che sino dal 1862 era di 25,000 lire al chilometro, ora è disceso a 20,000 a cagione del piccolo introito del tronco da Pastena ad Eboli? Ha tenuto conto di questo, che sappiamo tutti, che sulle linee dell'Adriatico il transito delle merci non si è verificato e non si poteva verificare e che per conseguenza, secondo il contratto, era pattuita una diminuzione di un terzo nella garanzia a cui è sottoposto l'erario? Ha tenuto conto delle interruzioni nei primordi dell'esercizio?

Ora mio malgrado io vengo a parlare di una questione che non doveva essere sollevata in questa Camera, e mi

permetto di dire che non doveva nemmeno essere compresa nel disegno di legge, ed è la questione delle multe, o meglio delle gravi controversie tra lo Stato e la Società meridionale.

Sono parecchie questioni.

C'è vertente una questione di cui dovette occuparsi la Commissione del bilancio, quella cioè sul modo di applicare la garanzia alle sezioni delle linee che si aprono al pubblico servizio; c'è un'altra questione che riguarda il trasporto delle merci, cioè se, quantunque il Governo non avesse autorizzato il servizio delle merci, la Società avesse il diritto di percevere l'intiera garanzia senza tener conto della diminuzione del terzo stabilito dalla legge; vi è l'altra questione se la Società, essendo entrata legalmente nel possesso della linea Bayard molto dopo il tempo prescritto dalla legge per l'apertura della linea, cioè molto dopo il 1° maggio 1863, ciò malgrado questo possesso dovesse ritenersi cominciato al 1° maggio e da quell'epoca dovesse computarsi la decorrenza della garanzia.

Vi è finalmente la questione delle multe che io non avrei creduto neppure di dover accennare, se non ne avesse parlato a lungo l'onorevole Nisco.

Nisco. E cento altri ne hanno parlato!

Depretis. Tanto peggio; motivo di più perchè debba entrarci anch'io, poichè bisogna che sia spiegato il vero concetto della legge dal quale mi sembra che si sia deviato.

Ricorderò in che modo si è fatto il contratto del 1862: rammenterò unicamente i fatti.

Il contratto si è fatto in questo modo: si sono stabiliti dei preliminari, poi si insisteva perchè fosse rigorosamente mantenuto il termine fissato per la esecuzione delle diverse linee: il concessionario di allora ha avuto copia di tutti i contratti in corso di esecuzione sia delle opere, sia delle forniture, ed ebbe invito di percorrere le linee onde assumere il peso con piena cognizione di causa; il concessionario

visitò le località, che del resto conosceva, e accettò le condizioni proposte.

Venne la legge, e diventò concessionaria la Società delle meridionali.

Quale è il concetto della legge? Il concetto quale risulta dall'insieme delle sue disposizioni, e dalla discussione è questo: Largo compenso (29,000 lire al chilometro) di prodotto garantito: termini assoluti per la esecuzione delle opere a tempo fisso: multe gravi in caso di ritardo. La Commissione ha detto che la legge adombrò una disposizione imperativa, in modo assoluto. Altri può intenderla diversamente, io credo che la legge imponga una obbligazione assoluta di compiere i lavori entro termini fissi, e per la linea di Conza per esempio al 1° maggio 1863, in guisa che si è concessa alla Società la garanzia di 29,000 lire al chilometro perchè aveva l'obbligo di trovarsi al 1° maggio con la strada finita da una parte a Conza, dall'altra ad Eboli, e di aprire tra questi due punti, come tra Salerno e Vietri un servizio di messaggerie celeri per portare i viaggiatori dall'una all'altra linea: e ciò perchè questo movimento di passeggieri e di merci avrebbe aumentato i prodotti e moderato entro certi limiti il sacrificio cui si sottoponeva lo Stato.

Queste tre condizioni sono inscindibili; se occorre citerò in prova un parere del Consiglio di Stato emesso in caso analogo. La relazione parla di ritardo nella approvazione dei progetti per causa del brigantaggio, parla dei contratti già in corso di esecuzione e degli ostacoli incontrati. Ma tutte queste cose furono esposte alla Camera durante la discussione; e se alcuno lo desidera, occorrendo, citerò la pagina del rendiconto ove trovarle.

Poi quando vuol fare decorrere il termine dall'approvazione dei progetti la legge lo dice: qui evvi un termine fisso indipendentemente dall'approvazione dei progetti. Dove la legge vuole la decorrenza dei termini per l'esecuzione

delle opere dalla presentazione dei progetti lo dice: e ne abbiamo diversi casi.

Ma qui vi è qualche cosa di più.

Ricorderà la Camera che nel progetto della Commissione parlamentare del 1862, conforme alla proposta del concessionario, vi era una parola che aveva una portata, secondo me, enorme: ed io ricordo di aver detto alla Camera che quella parola era di quelle che valgono dei milioni. Questa parola era innestata dove la legge dispone per la esecuzione dell'opera al primo maggio, al primo gennaio, ecc., e dove, dopo aver soggiunto in apposito articolo che per la traversa di Salerno e la galleria di Conza era accordata una tolleranza di tre mesi: in altro articolo poi aggiunge che per queste due opere sole e nel solo caso di forza maggiore di cui era riservato l'apprezzamento esclusivamente al Governo, e di tale forza maggiore che rendesse impossibile l'ultimazione dei lavori, il tempo per la loro ultimazione poteva essere per quelle due opere prorogato di quanto, a giudizio del Governo, sarebbesi reputato indispensabile.

Qui era innestato il *massime* per la traversa di Salerno e per la galleria di Conza. Il *massime* è stato soppresso.

Ma poi è stato sostenuto dalla Commissione della Camera, e difeso nella discussione, un articolo che occorrendo leggerò alla Camera, nel quale si diceva che la multa, per ciò che si riferiva ai contratti in corso di esecuzione, avrebbe avuto certe limitazioni. Allora si è chiesta la chiusura: io ho protestato contro la chiusura; si è impegnata la discussione; la proposta è stata respinta.

Che cosa avverrebbe adesso? Avverrebbe questo, che il concessionario il quale aveva un obbligo preciso di eseguire un contratto, e non l'ha eseguito, non solo sarebbe dispensato dalla multa, ma dovremmo anche pagargli l'intera garanzia sopra un tronco che ha fruttato poco, e perchè? Perchè il concessionario non ha spinto i lavori della linea come

ne aveva l'obbligo in forza del suo contratto, per ricevere la corrente dei viaggiatori: di modo che il concessionario col ritardare i lavori è riescito a diminuire i prodotti e ad accrescere la garanzia a danno dello Stato, e la multa andrebbe in senso inverso di quello che dispone la legge, cioè verrebbe a colpire il Governo. (*Ilarità*)

Il ministro Menabrea ha rimesso la multa, ci si disse. Prima di tutto c'è la legge, e ci sono i tribunali per deciderla questa questione: non la può decidere il ministro: poi non credo che la lettera del ministro Menabrea importi una remissione completa della multa. Adesso la cercherò, poichè l'onorevole Nisco fa segno di sì, e la Camera deciderà.

Nisco. No, no; non occorre.

Depretis. Allora, se mi dispensa, dico che la lettera non porta remissione.

Voci. La legga, la legga.

Depretis. Ecco la lettera:

« 2 settembre 1868.

« L'articolo 2° della convenzione relativa alla concessione delle ferrovie meridionali annessa alla legge 31 agosto 1862 prescrive che la sezione di strada ferrata da San Benedetto del Tronto a Conza debba essere compiuta entro il primo maggio 1863.

« Il Ministero, valutando le molte e gravi difficoltà che si opposero all'adempimento dell' indicata condizione, *ha usato della massima tolleranza*, e quasi per necessità ha dovuto accettare una dilazione ed accontentarsi che presso a poco alla suindicata epoca si aprisse la strada all'esercizio sino a Pescara soltanto. Ma se queste agevolezze potevano sino a un certo punto essere pel passato giustificate, non vi è alcuna ragione per ammetterne nell'avvenire, e il Ministero mancherebbe a un gravissimo dovere e deluderebbe la generale aspettazione del paese se permettesse che la

Società trascurasse ancora per lungo tempo almeno la più importante e principale parte del tronco ferroviario in questione.

« Per appigliarsi quindi a un temperamento che senza arrecare alla Società difficoltà insormontabili possa essere una soddisfacente prova del di lui buon volere e della premura del Governo di far rispettare le condizioni stabilite; il sottoscritto ha determinato che la sezione che ancora manca per arrivare fino a Foggia debba essere ultimata ed aperta all'esercizio non più tardi del 1° novembre prossimo.

« Per cui il sottoscritto deve con la presente eccitare quest'amministrazione a fare sviluppare con ogni sforzo i lavori, principalmente dei punti più difficili, o dove sono di più lunga lena, e a dare tutte quelle altre disposizioni che essa crederà necessarie perchè l'intento propostosi dal Governo venga senza alcun contrasto assecondato.

« Egli non dubita che l'alacrità di quest'amministrazione saprà guadagnare, ove ne avesse d'uopo, il tempo perduto, ed arrivare immancabilmente allo scopo, impedendo così il ministro di dover, nei casi contrari, ricorrere a mezzi eccezionali onde rendere, siccome vuole che sia, irrevocabile la determinazione sovraccennata ».

Io intenderò male, ma non vedo qui che un atto molto conveniente del ministro Menabrea, e non vedo per nulla che ci sia stata una remissione della multa.

Mi permetta poi la Camera di osservare che tutto questo non spiega punto il ritardo nell'esecuzione del tronco da Foggia a Conza: questo non è punto, nè poco spiegato. Si dice che il brigantaggio ha impedito gli studi: ma gli studi si sono sempre fatti con la scorta della truppa, ed io ho molestato grandemente il generale Petitti, quando è stato mio collega, perchè disponesse per una specie di campagna a favore delle strade ferrate in costruzione; nessuno poi lo sa meglio del generale La Marmora. Gli studi adunque si potevano fare. Ora che cosa si è fatto? Si dice che ci sono

stati ritardi nell'approvazione degli studi. Ma bisogna prima vedere se questi studi meritavano di essere approvati, poichè ci sono studi che si fanno per eseguire una linea, ci sono degli studi che si fanno per ritardarne l'esecuzione (*Si ride*), e ci sono studi che si fanno per non eseguirla punto. (*Bene! Bravo!*) Dunque gli studi si potevano fare. (*Rumori*)

Mi dispiace, ma adesso che ho incominciato, bisogna che finisca.

Voci. Parli! parli!

Depretis. Come va che il progetto che doveva essere eseguito il primo, cioè il progetto del tronco da Santa Venere a Conza, si è presentato, se non isbaglio, soltanto il giorno 8 marzo 1864, e non è ancora approvato?

Il tronco doveva essere finito ed aperto all'esercizio il 1° maggio 1863, e si è presentato il progetto addì 8 marzo 1864, mentre pel tronco da Foggia a Barletta il progetto si presentò un anno prima, quantunque dovesse essere aperto otto mesi dopo. (*Movimenti diversi*)

Gli studi pel tronco Barletta-Brindisi furono presentati otto mesi prima di quelli del tronco di Conza, cioè il 4 luglio 1863, quantunque il tronco Barletta-Brindisi non dovesse aprirsi all'esercizio che il primo gennaio 1865, cioè venti mesi dopo quello da Foggia a Conza.

Non so veramente come si potrebbe sostenere la parte della legge che si riferisce ai compensi per l'abbandono della linea di Conza. Abbiamo sentito una lunga descrizione di tutte le difficoltà eccezionali di quei lavori, del tempo lunghissimo che ci vuole per eseguire le gallerie.

Che cosa significa questo?

Significa che quel tronco costa molto, e noi dobbiamo pagar molto all'appaltatore perchè lo abbandoni? (*Ilarità — Movimenti*)

Ma non credo che si persisterà in simili proposte. Se si persistesse in tutte le condizioni di quel contratto, mi si permetta di dirlo, sarebbe veramente cosa enorme.

Ma, se io dicessi alla Camera che la multa è confusa nei corrispettivi del contratto, ed è stata prevista dal concessionario prima di fare la sua offerta?

Eppure è così.

Del resto, che la multa sia stata contemplata nella costituzione della Società, questo risulta da un atto pubblico rogato dal notaio Turvano, dal quale apparisce che fino alla somma di sei milioni fu posta dall'appaltatore a carico della Società; questo è notorio, evvi un istrumento che ognuno può vedere; e ci sono le formole delle sottoscrizioni, delle azioni che precedettero la concessione; e si sa che la multa fu ripartita fra i gruppi.

Dunque questo onere è stato contemplato nei corrispettivi del contratto, e non solo adesso scompare la multa; ma pagasi largamente l'appaltatore, perchè i lavori più difficili e costosi siano abbandonati.

E sapete che cosa pagasi ancora? Pagasi la perdita che l'appaltatore fa sulle azioni. Io credo che la Società sia stata costituita con dei difetti, io vorrei che prosperasse, ma non è stata costituita bene, ed una prova è questa: che l'appaltatore è stato pagato con delle azioni delle quali ora reclama un'indennità perchè sono deprezzate.

Questo che io dico risulta da uno scritto comunicato alla segreteria dall'ispettore Rovere, il quale appunto calcolando l'indennità da pagarsi per l'abbandono di Conza mette in conto la perdita sulle azioni, il che vuol dire che l'appaltatore della linea di Conza ha ricevuto delle azioni in conto-prezzo.

Io credo che a questo punto non si andrà; voglio sperarlo, e qui mi determino a liberare la Camera dalla noia che le avrò dato col mio discorso.

Molte voci. No! no!

Depretis. Signori, io non ho più che un ultimo schiarimento da dare per dimostrare che senza gravi modificazioni quello scopo che doveva prefiggersi il Governo con

questo disegno di legge, cioè un buon riordinamento delle ferrovie, questo scopo, secondo me, non si raggiunge.

Non sono le ferrovie che più preme di riordinare. Noi dobbiamo riordinare principalmente l'impianto, l'organismo, l'amministrazione delle nostre Società industriali; questo dobbiamo fare con benevolenza, sì, ma con fermezza, e con tutti quei mezzi di cui il Governo può disporre.

Bisogna dirlo, chè per me non temo che l'odiosità mi venga addosso; n'ebbi già tanta che questa sarà un nulla, quando trattasi di dire la verità.

Ma la facilità stessa, o signori, con cui il Governo ha acconsentito alla convenzione con le Meridionali, deve esserci arra che le Società piegano poi, se trovano chi stia fermo.

Da 34,000 lire al chilometro la garanzia è stata portata a 31 mila, da mille lire al chilometro la sovvenzione è stata ridotta a 500. Quando si fanno saltare milioni con questa facilità, quando la proposta dell'ingegnere Rovere subisce un coefficiente di diminuzione così importante, è lecito sperare che il coefficiente seguiterà ad agire nell'interesse dell'erario e del paese. (*Bravo!*)

Io credo che senza di ciò si farebbe atto improvvido approvando la legge. Bisogna riformare le Società industriali, mutare le condizioni dei contratti. Io lo dichiaro altamente: nessuno è meno di me inclinato a recriminazioni , nè a rancori. Io sono stato in disaccordo nel breve tempo del mio ministero con la Società delle meridionali, ma io non me ne ricordo neppure.

Ma io sono spaventato dalla mole dei sacrifizi che si fanno con questo contratto. E se, come temo io, questi sacrifizi dovessero mai essere inefficaci! Io sono spaventato ed addolorato vedendo abbracciare un sistema di indulgenza che non è accompagnato dalla necessaria fermezza.

Io prego soprattutto il Ministero, perchè pensi a quello che io, in buona fede, sono venuto dicendo qui a lui ed al paese.

Io non faccio guerra a nessun Ministero, nè sono nemico ostinato di nessuno, e la mia indole ripugna alle lunghe inimicizie. Ebbene accetti il mio consiglio, e pensi seriamente alle mie osservazioni.

Io credo che, accettandolo, farà opera utile e di cui l'Italia gli sarà riconoscente. (*Applausi*).

Seduta del 4 aprile 1865.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASSINIS.

In risposta all'onorevole presidente del Consiglio La Marmora:

Io STARÒ nei confini che ci ha assegnati l'onorevole nostro presidente, e ci starò mio malgrado, tuttavia ci starò.

Presidente. Le sono grato.

Depretis. Ieri l'onorevole presidente del Consiglio avendo ascoltato il discorso dell'onorevole mio amico Valerio, gli fece i suoi complimenti dicendogli che lui almeno era venuto ad una conclusione. E volgendosi a me, soggiunse, che invece non aveva udito da me una conclusione, poichè mi sono limitato a fare delle raccomandazioni, di cui, come ex-ministro, io doveva apprezzare il piccolissimo valore.

Bisogna dire che un po' lo scompiglio del mio discorso, sono disposto ad ammetterlo, un po' perchè credetti di unire a' miei giudizi ed alle mie conclusioni qualche raccomandazione — cosa che bene spesso succede — e forse più ancora perchè l'onorevole presidente del Consiglio venne alla Camera allorchè io mi permetteva di rivolgere al Ministero più vive le mie raccomandazioni perchè volesse penetrarsi di alcuni più gravi difetti di questa legge, l'onorevole generale La Marmora, dico, ha creduto ch' io mi fossi limitato a quelle.

Io non vorrei che l'onorevole presidente del Consiglio rimanesse sotto questa impressione, che potrebbe essere comune con altri de' miei onorevoli colleghi.

Ho trovato la forma di questo disegno di legge viziosa, anzi incostituzionale. Non ho conchiuso, è vero, ho protestato, e la mia protesta è una conclusione.

Ho trovato questo disegno di legge nella parte che si riferisce al riordinamento delle ferrovie, cioè alla formazione de' gruppi ferroviari, nè opportuna, nè conveniente, nè utile.

Ho indicato i difetti, e parmi che finora nulla mi sia stato risposto.

Ho chiamato l'attenzione della Camera sulla urgenza di correggere la cattiva, o, per esser mite, la men buona organizzazione delle nostre Società industriali, senza di che i sussidii dello Stato non sarebbero stati efficaci rimedi.

Consideri l'onorevole presidente del Consiglio il caso di chi abbia un grande interesse pecuniario di un vasto opificio, nel quale tanto la parte meccanica quanto il congegno amministrativo sia di tal forma da produrre a carissimo prezzo le merci che si recano al mercato. Se invece di migliorarlo, ci limitiamo ad aumentare la provvista delle materie prime, è certo che non altro si fa che aumentare le perdite, e fabbricare una rovina.

In faccia a questo pericolo ho dichiarato che mio malgrado avrei negato il mio voto. Era un'altra conclusione.

Sulla parte sostanziale poi di questo disegno di legge, io dissi che entravamo in un cattivo sistema e che questo cattivo sistema lo si metteva in pratica con dei contratti ancora più cattivi. Era anche una conclusione.

E siccome ci sono in questo contratto tali enormità, mi si permetta la parola, massime a danno delle finanze, da credere, come credo ancora, impossibile il tradurle nell'ordine delle leggi e degli impegni irretrattabili dello Stato, io richiamava l'attenzione del Ministero, e pregava in modo

speciale il ministro dei lavori pubblici di farlo sapere al suo collega delle finanze, perchè io mi teneva e mi tengo ancora sicuro che, se mai questo disegno di legge per disgrazia prevalesse, massime coll'aiuto della questione ministeriale, che almeno prevalesse senza quelle enormità che io ho notato.

Ecco quali sono state le mie conclusioni, e le mie raccomandazioni esplicite, riservandomi, quando venga in discussione l'articolo 4°, di aggiungerne alcun'altra.

La Camera mi permetta ora di aggiungere una sola parola, perchè interpellato personalmente dal ministro delle finanze nell'ultimo suo discorso, io gli faccia qualche risposta.

L'onorevole Sella, riferendosi alla legge per la concessione Bastogi, disse che allora vennero delle deputazioni a reclamare per il cambiamento di tracciato, e che egli avea detto che ciò che importava si era di costituire la Compagnia, che quanto ai tracciati si sarebbero potuti correggere poi. Ma se è per suo conto che l'onorevole Sella ha fatte queste dichiarazioni, sta bene; non però per conto mio. Per mio conto io non posso astenermi dall'osservare che una tale risposta mi sarebbe sembrata non solo contradditoria, ma ridicola, avuto riguardo massime alle condizioni del contratto che prescrivevano termini fissi, e multe gravi per la esecuzione precisamente di quel tracciato che adesso si condanna.

Infatti, come pensare alla possibilità di cambiare il tracciato, se immediato ed urgente era l'obbligo di costrurre la linea di Conza che adesso si vuole abbandonare? Allora, dice l'onorevole ministro, mancavano per la linea di Benevento gli studi, e ciò si disse alle deputazioni che vennero a porger i loro reclami al Governo. E ciò è verissimo; anzi la stessa dichiarazione si è pur fatta alla Camera. Ma non è ugualmente vero che questa questione sia adesso tanto bene studiata, e così chiaramente dimostrata da non potersi dubitare

che la linea di Benevento sia preferibile a quella di Conza dopochè si aperse la via più breve da Napoli a Brindisi per Contursi, Potenza e la Basilicata.

Su queste affermazioni io quasi sarei per conchiudere che l'onorevole Sella non si occupò troppo a fondo della legge che stiamo discutendo, perchè, per esempio, a Brindisi si va per la via più breve, non pel Basento, ma per Benevento, se stiamo alla opinione della Commissione, e secondo me andando per la via di Conza, per la valle dell'Ofanto e Barletta. Io in verità non capisco queste allegazioni dell'onorevole ministro, a meno che non sieno sorti, come funghi, nuovi studi e nuove dimostrazioni; ed io posso assicurare l'onorevole ministro delle finanze che dal giorno in cui si deposero nella segreteria i documenti relativi alle ferrovie, non se ne vide alcuno di nuovo.

Perciò le mie conclusioni sono ben diverse dalle sue. L'onorevole ministro può vedere che in questo disegno di legge sono contemplate otto linee. Di queste otto linee, cinque sono studiate, tre nol sono, o lo sono in piccola parte soltanto. Fra le cinque studiate, una è già concessa, un'altra quella di Conza è non solamente appaltata e subappaltata, fino al terzo grado, ma è in esecuzione. Queste ultime due sono abbandonate.

Rimangono quindi sei linee, tre delle quali sono studiate, e tre nol sono.

Queste ultime, cioè quelle che non hanno studi, sono contemplate nella legge, e si rimandano fra le eventuali altre due che invece sono studiate. Veda l'onorevole ministro in quali condizioni, quanto agli studi fatti, noi ci troviamo; veda se si può conchiudere che la questione è sciolta nell'interesse delle popolazioni e della finanza.

Non aggiungo altro, perchè non voglio trattenere la Camera, e mi riservo di discorrere più completamente sopra queste questioni, quando verranno in discussione gli articoli.

Seduta del 6 aprile 1865.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASSINIS.

Osservazioni sul seguente ordine del giorno proposto dagli onorevoli Solaroli, Castromediano ed altri 116 deputati, relativo al sistema di trazione *Agudio*, non accettato dal Ministero:

La Camera, vedute le condizioni favorevoli delle otto Commissioni tecniche sul sistema di trazione Agudio, e riconosciuta l'opportunità di attuarlo prontamente onde facilitare la traversata delle alte montagne, invita il Ministero a fare in modo che sui dieci milioni che la Società lombarda accorda pel valico delle Alpi sia dalla medesima anticipata la somma di un milione onde effettuare l'applicazione del sistema suddetto con motore idraulico sul versante italiano del Moncenisio.

NON HO che due parole da dire.

Io debbo dire che questa proposta mi ha fatto un senso spiacevole, parlo schietto, un senso veramente spiacevole.

Mentre abbiamo dinanzi a noi una discussione di una importanza così vitale pel paese, una discussione così difficile, così complicata, ecco una proposta che stralcia una parte dei corrispettivi d'un contratto per applicarla ad un esperimento che, per quanto interessante, è sempre un esperimento.

Queste non sono proposte, me lo permettano gli onorevoli colleghi che l'hanno firmata, per le quali il momento sia opportuno. (*Bravo!*) Basteranno poi due parole a dimostrarlo.

Voci. Basta! basta! Siamo già persuasi.

Depretis. Mi permettano una sola parola. Non basta persuadere quelli che dicono: siamo persuasi; bisogna persuadere anche quelli che tacciono forse perchè non sono ancora persuasi.

In che consiste questa proposta? Consiste nel prelevare un milione dai dieci milioni destinati a facilitare il passaggio delle Alpi Elvetiche, applicandolo ad un esperimento per passare il Moncenisio, e facendolo anticipare dai concessionari.

Ma, o signori, prima di tutto questa somma che si vuol diminuire ha già una destinazione determinata, e non è di troppo, ed in secondo luogo sarebbe una alterazione del contratto, e ci vuole il consenso della parte.

Sappiamo noi, se la Società lombarda sarà contenta, che nove milioni solamente siano impiegati pel passaggio delle Alpi Elvetiche, e un milione si destini al passaggio del Moncenisio? Queste sole osservazioni basterenno, io credo, a persuadere chicchessia, che assolutamente questa proposta non è ammessibile. (*Bravo!*)

Tale ordine del giorno fu poi dalla Camera respinto.

Seduta del 7 aprile 1865.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASSINIS.

All'articolo 1° del disegno di legge così modificato ed accettato dalla Società contraente:

La Società è autorizzata ad abbandonare le gallerie del Mesco e della Biasca per sostituirvi quanto alla prima il giro del Capo Mesco, e quanto alla seconda il giro verso Campiglia, a condizione per altro che stia dentro i limiti del contratto originario quanto alle pendenze ed alla lunghezza totale ed alle curve della strada.

La strada dovrà essere aperta entro il 1870 ed a questa condizione il Governo abbuonerà alla Compagnia due milioni in compenso dei lavori che per il cambiamento della traccia resteranno inutili, e della spesa che dovrà sostenere per applicare dei mezzi straordinari di perforazione quando si mantenesse la traccia attuale.

L'onorevole Depretis fa la seguente proposta:

La garanzia accordata per la concessione vigente alla Società delle ferrovie romane sarà aumentata di 150,000 lire, sempre che le linee da Ancona a Roma e da Civitavecchia al Chiarone sieno compiute ed aperte al pubblico nel termine di un anno.

E ne svolge così le ragioni:

Signori, in questa più speciale discussione degli articoli del disegno di legge, sarebbe il caso in cui alcuno di noi nominasse le minute disposizioni della convenzione e del capitolato d'oneri che molte volte racchiudono anche in una sola parola delle conseguenze gravissime; ma in questa specie di grande cottimo legislativo nel quale i lavori e le materie hanno grande mole e il tempo è tanto ristretto, io comprendo il dovere che ha ciascuno di noi di limitare possibilmente il proprio còmpito.

Io ho espresso il mio concetto in un emendamento che provvede al caso attuale senza la fusione delle varie Società, e che quindi può considerarsi come contrario al sistema della fusione che più specialmente prevale in questo articolo.

Non già, o signori, che io sia in massima nemico ed avversario di ogni fusione, di ogni costituzione di gruppi, di ogni riordinamento nell'amministrazione delle linee ferroviarie, e che voglia sostenere a tutta oltranza il sistema delle disgregazioni e delle piccole entità, e della astensione del Governo in ogni iniziativa od ingerenza: nulla v'ha d'assoluto in fatto d'amministrazione anche in questa materia; ma qualunque sia il sistema cui vogliamo attenerci, io prendo ad esaminare un atto concreto della pubblica amministrazione e dico, che anche ritenendolo buono pel sistema a cui s'informa, riesce nella sua applicazione cattivo.

La fusione delle Società Tosco-Romane, io debbo esaminarla qual risulta dai seguenti atti: convenzione del 22 giugno 1864; atto di fusione fatto lo stesso giorno quantunque in diverso luogo; modificazione di questo del 23 novembre 1864; altra mutazione d'entrambi del 6 febbraio 1865; e finalmente debbo aggiungere la dichiarazione del 4 aprile 1865, testè presentata alla Camera per modo, che il concetto della fusione non era ancora completo in tutte le sue parti, quand'era cominciata la discussione di questo disegno di legge.

Signori, io non tornerò nelle questioni di cifre; non esporrò la Camera a quella noia di che parlava l'onorevole relatore: ne ricorderò solamente alcune, le quali sono, direi così, l'espressione del concetto fondamentale del mio ragionamento.

Le operazioni aritmetiche e i molti conteggi che si riferiscono alla fusione, mirano a constatare due diversi risultamenti: in primo luogo gli oneri che pesavano sul Governo prima della fusione e gli oneri che peseranno sul Governo dopo che le diverse Società siensi riunite; in secondo luogo la condizione economica e finanziaria delle diverse Società prima e dopo la loro riunione coll'atto della fusione.

Dirò cosa che forse non piacerà a molti; ma per me la bontà intrinseca del patto di fusione delle diverse Società, e il loro assetto amministrativo devesi subordinare entro certi limiti ai sacrifizi finanziari dello Stato, quantunque per avventura nelle condizioni in cui si trova il paese, i sacrifizi della finanza debbono esser tenuti in gran conto.

L'onorevole relatore al quale io debbo saper grado di molte cose, riconobbe ch' io fui guardingo nel raggruppare le cifre; e che a quelle ch' io posi sotto gli occhi della Camera non può forse opporsi eccezione veruna. E questo io debbo unicamente alla limitazione ch' io posi al mio lavoro dal quale ho inesorabilmente eliminato tutti gli elementi variabili e contestabili, onde le mie deduzioni fossero possibilmente fondate sopra dati positivi.

Io ho voluto constatare gli oneri del Governo sopra un lavoro il quale mi desse la dimostrazione delle cifre, non soltanto l'affermazione. Perciò io mi sono fondato piuttosto sul lavoro della Commissione amministrativa che su quello del Ministero. E se non ne ho accettato intieramente i risultati nell'esporre la entità degli oneri a cui soggiace lo Stato, gli è perchè volli essere molto cauto nei miei giudizi.

Così quando ho detto che lo Stato soggiaceva a tanti oneri che equivalgono a un'annualità passiva di quattro milioni, oltre ad un capitale perduto d'oltre cento milioni, sono stato al disotto della vera perdita che si fa; e credo che mi accosto al vero assai più di quello che faccia la Commissione ne' suoi compiti, fedelmente desunti dai computi del Ministero.

Dal mio punto di vista poi io non credetti d'insistere troppo sui sacrifizi pecuniari dello Stato per ciò che si riferisce alla fusione, perchè ho presto riconosciuto che le differenze dipendono dal diverso modo di apprezzare i prodotti delle linee, le spese d'esercizio, le spese di costruzione; cifre tutte variabili, e nelle quali è difficile intendersi in una discussione. E del resto, siccome io mirava più specialmente, circoscrivendo il campo delle mie indagini, a constatare la condizione finanziaria della nuova Società, così io ho veduto, e la Camera può constatarlo facilmente, che mi era quasi indifferente l'accettare i progetti della Commissione amministrativa o quelli della Commissione parlamentare.

Infatti io presi ad esame lo stato della nuova Società, limitata la sua sfera d'azione ai 1284 chilometri, che sono quelli che possiamo considerare di più prossima attuazione, e mi risultava un'annua passività a suo carico, di 21,934,244 lire, necessaria, dirò così, al servizio delle sue annualità ipotecarie. Allora ho dovuto depurare questa annualità passiva del reddito netto a perceversi sulle diverse linee che

col sistema della garanzia chilometrica devono naturalmente mettersi in conto alla Società, ed ho ottenuto la cifra di 15,884,224 lire.

Il reddito netto delle linee, del quale ho fatta la deduzione, l'ho calcolato, sulla cifra della Commissione governativa, di 6,050,000.

Se io avessi accresciute le spese d'esercizio avrei diminuito il reddito netto, avrei dovuto dedurre la somma di 5,800,000 lire, se non erro, ed avrei accresciuta l'annua passività sociale d'una somma di 250,000 lire.

In questo caso il passivo della nuova Società sarebbesi elevato ad una somma maggiore, ma io ho voluto attenermi ad ipotesi che non potessero essere facilmente combattute.

Anche sulla vera entità degli oneri dello Stato io credo che vi sarebbero ancora ben molte osservazioni a fare, ma io lascio questa parte della questione che fu del resto già ampiamente trattata. Farò invece un'osservazione sulla condizione finanziaria della Società, e la sottopongo al giudizio della Commissione e della Camera.

Io ho veduto accettato, senza discussione e senza esame, dalla nostra Commissione un conto dal quale risulta che la Società delle ferrovie romane, per compiere i suoi impegni, aveva d'uopo all'incirca di una somma di 60 milioni. Ho veduto nello stesso tempo calcolato sempre il suo capitale in 288 milioni, non compresi i fondi già somministrati dallo Stato; ma confrontando le diverse cifre io ho trovato immediatamente una differenza di sette milioni.

Questa differenza consiste in ciò che la strada da Civitavecchia al Chiarone è valutata dalla Commissione governativa, ed entra a far parte del capitale della Società per nove milioni: invece nella somma di 60 milioni che è quella indicata dalla Società romana per andare alla fine dei suoi lavori è conteggiata per undici milioni.

Nello stesso modo ho veduto valutata la cifra necessaria a compiere la linea da Napoli a Ceprano in 27 milioni che la

Società porta più tardi nella somma dei 60 milioni a non meno di 32 milioni.

Ecco dunque altri cinque milioni che aggiunti a quelli che ho notato, formerebbero la cifra di sette milioni da me esposta. E di questa cifra non ho tenuto conto, perchè a me importa, lo ripeto, di considerare e bene stabilire le conseguenze pratiche della fusione, di vedere cioè se noi veniamo a costituire un ente vitale, per servirmi della frase dell'onorevole relatore, cioè a dire una Società dalla quale il paese possa ripromettersi una vita vigorosa e robusta.

I miei calcoli mi hanno dato i seguenti risultati.

La Società romana attualmente salda il suo conto annuale con una deficienza di 1,400,000 lire circa, cioè attualmente non può servire nemmeno all'interesse delle sue obbligazioni: manca la somma di lire 1,400,000 pel servizio delle obbligazioni sole.

Dopo la fusione, limitando i miei computi alla rete della nuova Società, sulla quale possiamo fare assegnamento, cioè sulle linee o fatte o prossime ad esser fatte, e che dovrebbero per le concessioni vigenti essere aperte fra un anno all'esercizio, cioè a 1,284 chilometri, non comprese le linee nuove, ma compresa la linea da Civitavecchia al Chiarone, ho creduto che, deducendo le somme necessarie al servizio degli interessi, e dell'estinzione delle azioni ed obbligazioni delle Livornesi, delle azioni e delle obbligazioni delle Centrali-romane, delle obbligazioni delle Maremmane, delle obbligazioni delle Romane, non mi restava che poco più di un milione e cento mila lire all'incirca da ripartirsi a 196,000 azioni della nuova Società.

In questa cifra, ben inteso, io non ho compreso i redditi che la Società romana può ritrarre sulle linee che sono negli Stati pontifici, che sono poca cosa.

Sella, *ministro delle finanze.* Cinquecento mila lire.

Depretis. Cinquecento mila lire è poca cosa. Certamente non è esclusa la possibilità di un aumento quando fosse

aperta all'esercizio tutta questa rete, e quando i prodotti aumentassero rapidamente, questo stato di cose potrebbe essere migliorato; ma, o signori, la condizione della Società è pur sempre pericolosa quando attualmente, a fusione compiuta, non ha di sicuro che poco più dell'uno o dell'uno e mezzo per cento da distribuire alle sue azioni, mentre la Società, a quanto pare, ha l'intenzione di distribuire il cinque o almeno il quattro per cento, e deve ancora aspettare un po' di tempo prima che le sue linee sieno aperte all'esercizio. E grave e precaria vediamo la posizione di questa Società se riflettiamo che tutti questi calcoli io feci partendo dal supposto della nostra Commissione, che queste linee rendano lire 12,500 di prodotto brutto al chilometro.

Non accetto poi la questione sul terreno della prevalenza fra le piccole o le grandi Società, non accetto la questione dei gruppi; vedo che la formola del problema da me esposta prima che avessimo il piacere di sentire il signor relatore, non ha differenze sostanziali, poichè io non ripugno a servirmi, come egli disse, pel riordinamento delle ferrovie o della loro amministrazione, dei mezzi che abbiamo sotto mano; come non ricuso in massima di aderire alla determinazione che si abbiano nell'interesse del paese le condizioni delle nostre Società.

Ma il signor ministro delle finanze, ed il ministro dei lavori pubblici hanno in vece posto la questione in un modo molto reciso; hanno detto: bisogna scegliere fra due parti: volete lasciar cadere la Società delle romane? Se non volete non c'è altro rimedio che la fusione.

Parmi che il signor relatore abbia a un di presso adombrato la stessa idea, ora credo che la questione non si debba porre in questi termini.

L'onorevole relatore fece un grazioso complimento alla Camera e disse nello stesso tempo una bella verità. Chi riesce a porre bene una questione innanzi al Parlamento, egli disse, deve aspettarsi di vederla bene risolta; se non che bisogna discendere dalla sfera dell'astratto e venire al-

l'atto pratico per vedere se veramente la questione è posta bene. Qui dissentiamo completamente.

Se voi ponete il dilemma, o lasciar cadere le Romane o far la fusione, capisco anch'io che il vostro ragionamento ha del peso. Tanto più se fate travedere che lo scompiglio della Società porterà un ritardo nella esecuzione di almeno una parte delle sue linee. Ma io vi dimando: non ci sono altri rimedi? Dobbiamo credere che la Società non ne accetterebbe assolutamente alcun altro? Ecco dove siamo completamente in disaccordo. Le condizioni della Società sono gravissime, ed io non posso credere i portatori dei suoi titoli, e quelli che hanno interesse negli affari sociali talmente esigenti da ricusare qualunque altro ragionevole espediente, qual sarebbe il partito da me proposto.

Ma i difensori della fusione ci dicono: E voi che cosa dite? Non siete voi in contraddizione con voi medesimi, quando asserite che facciamo troppo, e nello stesso tempo che facciamo poco? Non è questa una evidente contraddizione? È una di quelle contraddizioni, io rispondo, delle quali ce ne sono parecchi esempi, uno di quei chiaroscuri che molte volte incontriamo nella vita politica, qualche volta negli affari amministrativi.

Noi facciamo troppo e perchè? Perchè onde ottenere la fusione estendiamo il beneficio che importa oneri allo Stato ad alcune Società alle quali non è, secondo il mio debole avviso, una necessità dimostrata che si debbano estendere.

Una parola sola su questo argomento.

La Società delle livornesi non è attualmente e non si potrebbe chiamare una vera Società industriale, perchè tutto il suo capitale è garantito dallo Stato. Le manca quello stimolo, quell'interesse legittimo, proprio degli azionisti serii, che è indispensabile a costituire una Società anonima per azioni, una vera impresa industriale.

Ma voi dovete osservare che questa Società si avvicina rapidamente al momento in cui diventerà una vera Società. Ora quando avete una Società che prossimamente diventerà

senza nessun sacrificio dello Stato, anzi con suo grande benefìcio, una Società industriale seria, e prospera, naturalmente, per sè, per la forza delle cose e degli avvenimenti, perchè crearne una, col dubbio della riuscita, colla certezza di grandi sacrifici?

E dico col dubbio della riuscita perchè dallo stato finanziario della Società delle romane che noi possiamo accertare, eliminando tutte le cifre meno sicure, noi vediamo che questa Società è esposta ancora per un certo tempo alla corrosione incessante degli interessi composti per servire gli interessi ad azioni che attualmente non hanno nella garanzia, o nel reddito delle linee quanto basti ad essere considerate come valori.

Questo è il pericolo finanziario in che trovasi la Società delle romane.

Ma, ve ne ha una forse ancora maggiore. È vitale questa Società, come la facciamo? L'onorevole relatore dice di sì e fa assegnamento sull'avvenire delle sue linee promettenti. Mi permetta che io gli manifesti i miei dubbi.

Una Società come questa che ha due assemblee, due Consigli, anzi tre Consigli, perchè anche la Sanese ha conservato il suo Consiglio ed un'amministrazione speciale, una Società che ha dei consessi in diversi luoghi che votano ed inviano [illegible] voti senza discussione: una Società che ha [illegible] interessi contradditori; una Società che ha sul mercato otto qualità di titoli differenti, [illegible] che questa Società racchiude in sè le condi-[illegible] se voi la lasciate sussistere in [illegible] essere persuaso che questo [illegible] questa Società è una tale [illegible] bene senz'altri sacri-[illegible]

[illegible] titoli e il numero: [illegible] speciale con ipoteca, [illegible] ad una rete speciale;

azioni delle Sanesi, con diritti particolari; azioni privilegiate delle Romane che sono invece vere obbligazioni e finalmente azioni comuni. Per le obbligazioni è la stessa cosa; obbligazioni delle Romane e comuni, delle Maremmane, delle Sanesi e delle Livornesi.

Questi titoli quantunque della stessa Società hanno diverso valore, avranno forse un distintivo, un indizio, una firma confinata in un angolo del titolo che dichiarerà ai negoziatori che hanno un valore diverso.

Ma, signori, perchè abbiamo noi fatta l'unificazione del debito pubblico? Qual'è il principale motivo della unificazione? Allargare il mercato alla nostra rendita, aumentarne la ricerca, favorire il credito dello Stato. E con questa fusione costituendo una Società, per la quale il credito è la vita, noi facciamo il contrario. Ora confidate nei risultati se lo potete.

Ho detto che voglio limitare il mio còmpito, e quindi intorno alla fusione propriamente detta, intorno agli inconvenienti che saranno, a mio avviso, la conseguenza inevitabile della legge con cui questa nuova Società è costituita, io non aggiungerò parola. Dirò solamente qualche cosa sopra un'osservazione giustissima dell'onorevole relatore, ma che deve applicarsi entro certi limiti.

L'onorevole relatore diceva che non bisogna applicare alle Società industriali la legge dei sospetti. Volete voi credere *a priori*, diceva egli, alla mala amministrazione ed alla mala riuscita? E ci ha consigliati a non badare alla storia antica ed a pensare un po' alla storia moderna. Ma io dico che ci è qualche cosa anche nella storia moderna da emendare.

Io ho sott'occhi i documenti che hanno servito alla fabbricazione di questo edificio. Ora questo materiale non è stato scelto con molto giudizio; io non vedo, per esempio, che quando si ricostituisce una Società, sia assolutamente necessario di calcolare 10 milioni per una stazione. Così non

mi risulta dagli atti, e non ci è punto dimostrato, che la strada da Civitavecchia al Chiarone debba costare 11 milioni.

Vedo poi anche che nelle previsioni di questa Società non ci è stato l'accorgimento necessario, poichè da 16 milioni che prevedevamo per una data opera nel 1861, nel breve intervallo di tre anni, questa somma si è raddoppiata.

Ora se non vuolsi applicare alle Società industriali nessun ragionamento che presupponga il mal volere, e la mala riuscita, bisogna però giudicare le cose umane colle regole dell'umana prudenza e previdenza.

Bisogna adunque andare guardinghi quando si tratta di costituire un ente simile, e tanto più quando trattasi d'una Società che nel suo modo di essere ha dei vizi intrinsechi che a parere di molti non le permetteranno di funzionare con quella vigoria e rapidità d'azione, e con quella concordia di vedute, e con quella unità d'interessi che è necessaria negli elementi amministrativi che la dirigono, se le si vuol mettere sulle spalle un carico così ponderoso, come quello delle linee nuove e delle linee eventuali.

Qui sono costretto a dir qualche cosa della questione della ferrovia ligure che adesso soltanto viene in discussione.

Io non ho bisogno di dimostrarvi l'importanza della linea che da Napoli per Roma, Pisa, Sarzana e Spezia tende a Genova, e di là si prolunga da un lato a Torino, dall'altro a Marsiglia.

A rivelar tutta la importanza di questa linea, basti accennare ch'essa è la via più breve che da Napoli giunga a Torino; anche più breve della miracolosa linea Napoli-Termoli-Bologna. E la differenza non è lieve, oltrepassa i cento chilometri. È vero, un semplice sguardo alla carta d'Italia basta a convincere che la linea che corre lungo la spiaggia del Tirreno dev'essere più breve di ogni altra, perchè è la corda di un arco; ma confesso ch'io non credeva la differenza tanto ragguardevole quanto la trovai conteggiando i chilometri dei diversi tronchi.

La linea ligure adunque è della massima importanza, e bisogna ad ogni costo conservarle quel pregio delle miti pendenze, delle curve a largo sviluppo, delle costruzioni imperiture di che hanno d'uopo le linee destinate ad un transito importante.

Quindi è con mio gran dispiacere che io vidi nei nuovi patti abbandonarsi le opere grandiose, ma indispensabili che si erano decretate.

Io non parlerò dell'importanza strategica di questa comunicazione fra Genova e l'Italia media e meridionale: è cosa che ognuno vede da sè.

Adesso io non posso ancora pronunziarmi sul nuovo provvedimento testè deposto sul banco della Presidenza: non ho potuto afferrarne le disposizioni dalla lettura che ne ha dato l'onorevole nostro presidente; credo tuttavia che per pronunziare un giudizio non sarà inutile che si tenga innanzi alla mente, una storia di questa linea, sulla quale si è parlato tanto male, e spesse volte parlato male anche a torto.

La Camera sa che la costruzione della linea ligure fu decretata con legge del 16 dicembre 1860. Il prezzo era fissato nella somma di 394,000 lire al chilometro; la lunghezza massima della linea dal confine francese alla Parmignola era determinata a 275 chilometri; perciò la somma totale del costo 108,350,000 lire nelle quali entrava una cifra la quale poteva essere variabile, quella cioè per la traversata di Genova, la quale, quando avesse costato più di cinque milioni, avrebbe potuto essere anche aumentata di altri due milioni.

Nella legge eravi un articolo per cui, durante un mese dopo la pubblicazione della legge, era aperta la concorrenza all'appalto, purchè la diminuzione non fosse inferiore al 5 per cento. La diminuzione fu fatta e il 19 dicembre 1860 la concessione fu accordata al Credito Mobiliare e a diversi capitalisti riuniti.

La Società allestì altri studi, coi quali variando affatto il primitivo tracciato, ed allungando di molto la linea, proponeva di girare intorno al promontorio del Mesco ed a quello di Porto Venere e di giungere a Spezia per Campiglia e San Vito. Questo progetto, per occuparmi unicamente di uno, fu comunicato al Consiglio superiore dei lavori pubblici, al Ministero della guerra ed a quello della marina.

Trovai le cose in tale condizione nella primavera del 1862.

Il voto del Consiglio superiore è in data 21 maggio 1862. Il 3 giugno ho emanato io stesso il decreto con cui in base a quel voto fu respinto il progetto di Campiglia ed approvato il tracciato di Biassa.

Mi sia permesso di constatare che il Consiglio superiore procedeva nel suo giudizio con tutta maturità di consiglio.

Esso dice espressamente nel suo voto d'aver tenuto conto della lettera 14 dicembre 1861 del direttore del genio militare a Genova con cui notificavansi le determinazioni del ministro della guerra. Così sono citati in quel voto i verbali delle adunanze del Comitato del genio in data 4 e 31 gennaio 1862, in cui tanto nell'interesse della difesa della parte occidentale del golfo della Spezia, quanto del grande arsenale della marina da guerra, si oppone al progetto 27 ottobre ed insiste per l'eseguimento del tracciato di Biassa. È pure citato un dispaccio del ministro della guerra in data del 6 febbraio 1862, con cui si adottano le proposizioni del Comitato del genio militare ed infine evvi citata una lettera del direttore del genio militare a Genova che notifica l'adesione del ministro, il cui giudizio in questo caso è da tenersi come decisivo per la speciale disposizione della legge che ho ricordata.

Delle molte considerazioni sulle quali è motivato il voto del Consiglio superiore, mi si permetta di citare una piccola parte che è la seguente:

« Considerando gli argomenti coi quali nello scritto ultimo presentato al Ministero l'impresa si è accinta a dimostrare

il progetto del 27 ottobre non solo essere accettabile in termini assoluti, ma la sua esecuzione dover tornare allo Stato più vantaggiosa, che quello di altri progetti stati da questo Consiglio esaminati il 17 agosto dello scorso anno.

« Considerando che l'esattezza degli elementi di valutazione, sui quali poggia la conclusione che la galleria Biassa non potrebbe essere portata a compimento, se non che due anni e due mesi dopo la scadenza del termine concesso dalla convenzione per la ultimazione delle strade è assai controvertibile, e che, computando su altri elementi non meno plausibili, si potrebbe venire alla conclusione che, se l'apertura della detta galleria si fosse intrapresa nel settembre del 1861, come si avrebbe potuto, quando l'impresa, dopo di avere studiato e presentato come di convenienza propria all'approvazione superiore un progetto, non si fosse studiata di accingersi a studiarne un altro, certamente dotato di minor regolarità tecnica e nell'interesse del Governo e del pubblico meno conveniente; riescirebbe possibile di portarla a compimento qualche mese prima della scadenza del 1866, e che, se si cominciasse invece ora a lavorarvi, il ritardo di nove mesi dipendente dal fatto e dalla volontà dell'impresa stessa potrebbe avere di sola conseguenza un pari ritardo all'ultimazione dell'opera. »

Noti la Camera che l'impresa credeva possibile la esecuzione pel 1868 e che il Consiglio superiore credeva che stante il ritardo avvenuto per colpa dell'impresa, l'opera si sarebbe potuta compiere con un ritardo eguale al tempo perduto, cioè, nell'ottobre del 1866.

Il Consiglio dunque espresse il suo voto con queste parole:

« Non doversi accettare, il tracciamento per San Vito e Campiglia proposto dall'impresa col piano e profilo del 27 ottobre 1861, con variazione al progetto dal Consiglio esaminato in adunanza del 17 agosto dello stesso anno, perchè oltre al non soddisfare alle condizioni altimetriche e pla-

nimetriche prescritte dalla convenzione che regge l'appalto ed oltre al non offerire sufficienti guarentigie nè in fatto di stabilità delle opere, nè in fatto di sicurezza dell'esercizio implica condizioni gravose tanto all'interesse pubblico quanto a quello del Governo in riguardo alla facilità, speditezza ed economia del servizio.

« Quella maggior lunghezza di tempo, che in gran parte in dipendenza del fatto e della volontà dell'impresa potrebbe esigere l'eseguimento del primitivo succitato progetto per Biassa, e quei vantaggi finanziari che il Governo potrebbe ricavare dal suo abbandono oltrechè non sono giustificati nè nella realtà loro, nè nella esattezza della rispettiva misura dalle indicazioni e dai computi esposti dall'impresa medesima, non essere sufficiente perchè il Governo debba ad un vantaggio meramente temporario sacrificarne uno assai più rilevante, permanente e perpetuo.

« Doversi perciò confermare il voto pronunziato nell'adunanza succitata » (del 17 agosto 1861).

Io prego la Commissione, prego i ministri, prego la Camera, giacchè vedo ricomparire il progetto di Campiglia, di tener conto del giudizio stato pronunciato dal Consesso più competente che abbia il paese, con pienissima cognizione di causa, in un'epoca che non possiamo assegnare fra le epoche che appartengono alla storia antica.

Naturalmente, o signori, a queste risoluzioni l'impresa si oppose. Le Società industriali non sono istituti di beneficenza, e sanno, non solo difendere, ma far valere i loro contratti con grande abilità e non minore energia.

L'impresa, se ben ricordo, opponeva, che avendo il Governo accettato il secondo progetto, presentato per verità in contraddizione alla legge, aveva ammesso il diritto dell'impresa stessa di modificare il primo. E così ad onta della legge che voleva presentati i progetti entro sei mesi, l'impresa sosteneva che il ministro poteva col fatto mutarla, e che col fatto l'avesse mutata.

Il Ministero consentì di venire ad una transazione, e vennero stipulati i preliminari sopra le stesse basi e cogli stessi principii adottati in tutti i lavori pubblici diretti dall'amministrazione di quell'epoca, cioè transigere entro certi limiti quanto ai corrispettivi, tener fermo quanto alla continuazione dei lavori e ai termini dell'esecuzione, e tutto al più concedere quel tanto di tempo che a giudizio delle persone dell'arte e massime del Consiglio superiore dei lavori pubblici fosse giudicato necessario alla buona esecuzione delle opere.

Le stipulazioni erano avvalorate e sanzionate con patti che concedevano premi da una parte, e pene, ossia multe dall'altra; parendo all'amministrazione d'allora che questo fosse anche uno dei mezzi efficaci, quando si tenga conto dell'umana natura, con cui si deve provvedere nelle cose amministrative allo scopo di assicurare, per quanto possibile, la fedele esecuzione dei contratti.

I preliminari furono accettati dall'impresa quantunque il ritardo accordato non fosse che di un anno, e furono trasmessi al Consiglio di Stato il quale mentre approvò pienamente l'operato del Ministero, giudicò tuttavia che uno dei patti della transazione, ed era la proroga di termini per l'esecuzione della linea, non poteva essere sancito che per legge.

Il Consiglio di Stato ha giudicato che trattandosi di un contratto à grand forfait, per servirmi di una parola molto usata, con dei termini fissi e che partono da epoca determinata, la fissazione di questi termini entrasse nei corrispettivi del contratto per modo che non fosse lecito di alterarli se non col mezzo del potere legislativo.

E qui permettetemi un'osservazione sugli inconvenienti che nascono quando mai nettamente il potere esecutivo viene ad infrangere tali disposizioni di legge in ordine al tempo fissato per la esecuzione dei lavori per la cui variazione è solo competente il potere legislativo. Ma a che serve, o signori,

che nelle leggi si fissino dei termini, si minaccino multe, si facciano sacrifizi enormi per ottenere la pronta esecuzione delle opere pubbliche, quando colla tolleranza o colla trascuratezza il potere esecutivo permette che questi termini siano nel fatto oltrepassati?

Io non faccio allusioni, perchè le allusioni verranno facilmente alla mente di ognuno.

Quanto alla transazione sull'affare di Biassa, io dirò col signor relatore che il sistema è mancato perchè il battaglione, ovvero la compagnia, non ha voluto camminare; e mancò chi desse il comando di farla camminare. Ma in questa parte io posso assicurare di non averci colpa nessuna: io aveva cessato dalle mie funzioni.

Ad ogni modo con questa storia io non ho mirato ad altro che a constatare che il progetto di Biassa, poichè è questa l'opera la più importante, è stato proposto dalla stessa impresa, è stato approvato come possibile per l'esecuzione in tempo utile e preferibile dal Consiglio superiore delle opere pubbliche, non una volta ma due; che il progetto che le si volle contraporre di Campiglia fu condannato e dall'autorità militare e dall'autorità tecnica; che una seconda volta la Società ha accettato, nei preliminari che si erano stipulati, di eseguire questo stesso progetto nei termini a un dipresso fissati dalla legge del 1860, prorogati di quel tanto solo che corrispondesse al tempo che si era fin allora perduto.

Mi si dirà: comunque sia, si è iniziato un giudizio e gli arbitri hanno sentenziato a danno del Governo.

Io non sono favorevole al giudizio degli arbitri.

Non perchè gli arbitri offrano per sè nessuna guarentigia. No, non è questo. Io non sono inclinato ad ammettere il giudizio degli arbitri se non in casi eccezionalissimi perchè l'istruttoria della lite non ha nessuna guarentigia.

Ora, signori, nell'esito d'una lite l'istruttoria ha una grandissima parte.

Del resto qualunque sia il giudizio degli arbitri io credo che non sarà poi nè tanto sfavorevole al Governo nè tanto favorevole alla Società come si crede.

Io non ho visto il documento che è stato depositato nella segreteria, perchè fu ritirato da alcuno che forse desiderava informarsi meglio, ma da quel poco che ho potuto raccapezzare da una scorsa frettolosa che ho dato alla sentenza, parmi che se colla sentenza degli arbitri si ammette l'indennità a favore della Società, la si ammette sotto date condizioni e restrizioni; e quanto ai compensi per il premio riservati all'impresa, parmi che a quest'ora si può essere tranquilli che le finanze dello Stato non perderanno gran cosa.

Dunque io non potrei che consigliare la Camera, e pregare la Commissione ed il Ministero a riflettere seriamente ad una variazione al primitivo tracciato di questa linea tanto importante. Se si ha da transigere e da far sacrifici sia nei corrispettivi, e allo scopo di affrettare la esecuzione delle opere, non si facciano variazioni di tracciato in una linea che è la seconda nella sua importanza per le comunicazioni del paese. Se farete diversamente, o signori, se accetterete le improvvide disposizioni che vi si propongono, sapete voi quale conseguenza noi avremo? Io desidero che non succeda, ma quello che prevedo si è che da questa concessione sorgeranno nuove variazioni, nuove impossibilità, nuove linee più naturali che verranno ad intromettersi perchè non si eseguiscano le linee antiche, avremo insomma quello che l'onorevole relatore vorrebbe far cessare con questa legge, avremo la instabilità degli interessi che si riferiscono alle nostre strade ferrate.

Questo sistema non esito a chiamarlo funesto, ed in contraddizione flagrante con quello che io chiamerei il sistema piemontese, quella paterna persecuzione di cui vi ho parlato, ma che infine non fece poi una strage così grande di appaltatori o di Società, e che in ogni modo fu molto utile

allo Stato, perchè fece progredire i lavori. Io parlo più specialmente dell'amministrazione delle strade ferrate la quale certo ebbe anche i suoi difetti: ma non si spaventava delle liti, e non transigeva, sapete su che? Sulla prosecuzione dei lavori; e ciò qualche volta fors'anche a costo di sacrificare la legalità. Ecco il sistema cui si atteneva la vecchia amministrazione piemontese, sistema che mi pare da un po' di tempo abbandonato completamente. Anzi, mi si permetta il dirlo, mi pare che si vada in senso contrario. Si fanno e si rifanno dei grandi studi, ma i lavori più importanti non progrediscono. Non v' ha lavoro che sia andato a così piccola velocità come il lavoro di Biassa. Che cosa vi può accadere, o signori, se vi farete a spingere vivamente i lavori? Vi accadrà tutto al più di dover pagare un' indennità, avrete una lite, potrete perderla, ma otterrete i lavori fatti, infonderete nelle popolazioni la fede nell'energia e nell'attività del Governo, e darete al paese gli strumenti della ricchezza.

Vi sono due modi per andare in rovina e sono il litigare per ogni bazzecola e il transigere sempre, in qualunque caso, a qualunque costo, come nelle circostanze attuali si fa.

Se la Commissione mel consente, vorrei rilevare un errore nel quale è caduto il suo relatore.

Una delle obbiezioni da me fatte al disegno di legge in generale è questa che i corrispettivi del contratto che noi valutiamo in cifre più o meno ipotetiche, hanno un elemento o un fattore variabile più degli altri che espone le finanze a gravi perdite e tali che non le possiamo valutare.

Noi abbiamo un tracciato geografico, qualche volta un tracciato topografico, ma non abbiamo un tracciato contrattuale, un tracciato, cioè che possa servir di base al contratto.

Quindi è incerto l'onere che va a pesare sull'erario, quindi tutto questo ragionamento che si fa sulla prevalenza di una

linea o di un sistema ad un altro, se la mia obbiezione è giusta, manca di fondamento.

Noi avevamo, per esempio, nel 1862 concessa una linea che fu valutata di 1200 chilometri al conte Bastogi, alla quale era assicurata una garanzia di 29,000 lire di prodotto lordo al chilometro, ma eravi un patto a tutela delle finanze il quale diceva:

« La Società dovrà portarne a termine i lavori secondo i progetti approvati; essa dovrà del pari osservare per tutte le altre linee o zone di linee i progetti tanto di massima che particolareggiati, che a diligenza del Governo già sono allestiti, riservata però ad essa la facoltà di cui all'articolo 221 della legge 20 novembre 1859. »

Che cosa invece abbiamo noi nel caso attuale?

Noi non abbiamo progetti nè di massima nè particolareggiati, tranne in un caso solo, anzi lo stesso onorevole relatore nel suo candore ci disse che in molti casi, massime le misure, esso le aveva ricevute dalla Società.

Io non sospetto male di nessuno, ma nelle cose umane credo che sia meglio attenersi alle virtù cardinali che alle virtù teologali; la fede è una bella e buona virtù ma la prudenza negli affari non bisogna abbandonarla mai.

Questo sistema poi, non giova dissimularlo, è pericolosissimo, quando si tratta di linee a cui applicate una garanzia di prodotto chilometrico. Io farò qui le parti del diavolo, ragionerò un po' secondo la legge dei sospetti, l'onorevole relatore potrà dissiparli se vani, ed io ne sarò lietissimo.

La Società, che ha, per esempio, la linea di Termoli, otterrebbe la concessione di una linea valutata di 198 chilometri. Ebbene questa Società che ha assicurata una garanzia di 22 mila lire in un caso, e di 20 nell'altro qual' è il suo interesse? Il suo interesse è questo: spendere il meno che può nella costruzione delle linee allungandole per modo da aumentare possibilmente la garanzia.

Dunque nelle costruzioni la Società ha un interesse che è affatto in contrasto con quello del Governo, e di più con quello del commercio.

Io non voglio qui seriamente presupporre la intenzione di far male, nè fare confronto di ciò che disse la Commissione in altri casi, ma io, se realmente questo difetto sussiste, se l'onorevole relatore non mi prova che vi è un rimedio che possa scongiurare il pericolo, io conchiudo che lasciando sussistere in una legge un difetto simile, si espone lo Stato ad un gravissimo pericolo, si sancisce una vera enormità; non mitigo la parola.

Io ho già fatta questa osservazione nel mio discorso, ma il Ministero non ha creduto di rilevarla, come non ha creduto di rilevarne altre non meno importanti: è un sistema comodo quello di tacere, ma che non persuade. L'onorevole relatore più accorto, e volendo nel riassumere la discussione eliminare tutte le obbiezioni, tutti i dubbi, tutte le critiche, fare insomma che la luce delle verità proclamate dalla Commissione risplendesse senza neppure una nube, mi ha risposto dicendo che egli avea fede nel Governo del suo paese, e che vi era un rimedio, ed era questo, che il Governo avea pienissima facoltà di determinare i tracciati approvando i progetti.

Quanto alla fede io ho già detto e ripeto, vorrei piuttosto che abbondasse la prudenza, perchè degli atti di fede in questi contratti ve ne sono molti; noi abbiamo accettato senza esame serio i conti delle Società; noi abbiamo fatto insomma molti atti di fede, e nei contratti secondo le ordinarie consuetudini dell'amministrazione questo sistema non è ammesso da chi tratta gli affari nè privati nè pubblici. Non è, mi si dice, ed io ripeto, da buon padre di famiglia.

Ma è poi vero che il Governo abbia questa facoltà di determinare il tracciato? Io non trovo nessuna disposizione simile negli atti di concessione.

Io domando se, per esempio, il Governo sarebbe padrone d'imporre alle Società una scorciatoia quando la spesa fosse gravissima, quando si trattasse d'aprire una galleria, quantunque per avventura nell'interesse del commercio si ottenesse un sensibile vantaggio.

Questo non vi è neppure nelle leggi generali dello Stato; poichè gli studi di massima si presentano per queste leggi prima delle concessioni, e all'atto delle medesime il Governo può fissare, se lo crede, anche la lunghezza delle diverse linee in relazione coi corrispettivi.

Ma questo non è il caso nostro.

Nella legge generale vedo una disposizione relativamente ai piani d'esecuzione; ma in che consiste? Si dice così: « È in facoltà tanto del Governo d'ordinare, quanto del concessionario di proporre, anche durante l'eseguimento dei lavori, quelle modificazioni dei progetti approvati che fossero per giudicarsi necessarie od utili, ma il concessionario non potrà venir obbligato ad eseguire una modificazione che fosse per cagionargli maggiori spese di costruzione o di esercizio quando avesse per solo scopo una maggiore tecnica regolarità delle opere senza comprovata necessità. »

Io domanderei se il Governo possa di sua autorità, nei casi in cui non fosse prescritto un tracciato, limitarne lo sviluppo quando il concessionario lo mantenga nei limiti di curve e di pendenze prescritte dal contratto.

Ma vi ha di più.

Tutto il nostro ragionamento in questa legge si fonda quasi intieramente sulla lunghezza d'una linea in confronto con un'altra.

L'onorevole relatore ha detto che vi sono delle tabelle, e su di esse ha fondato i suoi ragionamenti.

Ma se le misure non sono determinate!

Voi non sfuggirete a questo dilemma: o le vostre misure possono diventare contrattuali, entro certi limiti, e allora per rassicurare i dubbiosi, come son io, e la finanza,

non dovete avere difficoltà d'inserire nel contratto una clausola di limitazione, che cioè sarà ammesso un tanto per cento di maggior lunghezza, e non oltre; o non ne siete sicuri, ed allora perchè vi servite di quelle misure per fabbricare un prezzo, dedurne il sussidio a darsi alla Società, insomma far prevalere un progetto ad un altro, una concessione ad un'altra, una linea ad un'altra?

Questo ho voluto esporre, perchè non avrò forse più occasione di parlare in questa legge, se non a proposito dell'articolo 4. Così su questo punto, che a' miei occhi è molto importante, io avrò eccitata la Commissione ad illuminare la Camera, a persuadere i dubbiosi e forse a togliere di mezzo un grave pericolo per le finanze dello Stato.

Poichè parlo della misura delle linee, mi si permetta una osservazione per eliminare un altro dubbio.

Confrontando la lunghezza delle diverse linee, nel mio precedente discorso io ho manifestato i miei dubbi su diverse misure che servirono di confronto fra una linea e l'altra. Io credeva di aver dimostrato che, in ogni caso, vi è una linea la quale, quanto a brevità, deve avere la preferenza.

La Commissione invece ieri ancora affermava nel modo più assoluto che una data linea è la più breve.

Quantunque io non sia nell'argomento, siccome non si tratta che di domandare uno schiarimento, io domando il permesso alla Camera di dire qualche parola perchè questo punto sia chiarito.

Io ho sostenuto che la linea da Napoli a Barletta per la valle dell'Ofanto e del Sele era la più breve, o a un dipresso la più breve.

La Commissione sostiene che è più breve quella che da Napoli va a Barletta passando per Foggia, ed a suo sostegno ho visto un documento distribuito ieri, dal quale risulta che vi sarebbe una differenza di 15 chilometri a favore del tracciato prescelto dalla Commissione.

Io che non pretendo di fare l'ingegnere, e che vado guardingo nell'esporre le mie cifre, quando le ho esposte, ho detto il modo che io aveva seguito per ottenerle.

Io ho detto che aveva fatto misurare sulla carta dello Zanone la linea Ponte Santa-Venere Barletta dall'onorevole Valerio, e ne erano risultati 42 miglia napoletani circa, ossia 77 chilometri e mezzo.

Ora vedo che diventano 92; questa differenza io non la capisco, e perciò sono disposto a rimettere alla Commissione od al Governo, e in ogni caso al presidente della Camera stessa, la carta su cui fu segnata la linea che fu misurata dall'onorevole Valerio, il quale ha sino a un certo punto la responsabilità di questa mia affermazione, onde togliere di mezzo un errore di 15 chilometri, al quale però non attribuisco molta importanza.

Io, o signori, mi riassumo.

Voi avete detto che bisognava scegliere tra il lasciar cadere la Società delle ferrovie romane e il fare la fusione.

Io consento nell'idea di aiutare la Società delle ferrovie romane, ma credo che la fusione che fate associando le toscane a quella Società mantenga ancora tali condizioni da non poterne sperare buon frutto.

In sostanza, o signori, senza combatterla in astratto, io la credo immatura e mal fatta questa fusione, quindi, mentre sono disposto a votare un provvedimento che dia modo alla Società delle romane di compiere il lavoro cominciato, io prego il Governo perchè voglia fare ufficio presso quella Società, onde si ricomponga per modo da dar luogo ad una fusione che non contenga quest'anomalia di Consigli diversi, di titoli molteplici, tutte condizioni che non sono fatte per far prosperare gli interessi di una Società che vive di credito. Io so che la mia proposta ha dei difetti, non lo dissimulo, ma io l'ho fatta per esprimere il mio concetto, per dichiarare esplicitamente la mia opinione su questa grave

questione. Non so se avrò persuaso pochi o molti, certo che di quest'opinione io sono profondamente convinto, e d'una cosa sola vorrei avermi a pentire, cioè di aver preconizzato che i risultati di questa legge non saranno fecondi nè per la Società, nè pel paese. (*Bravo! Bene!*)

Seduta dell'8 aprile 1865.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASSINIS.

In risposta all'onorevole Giuliani:

Io non tratterrò lungamente la Camera, ma non posso tralasciar di fare qualche osservazione intorno al modo col quale ci arriva tale nuova modificazione del contratto. Questo modo non è punto regolare. Tutte le altre modificazioni del contratto io le vedo firmate dal Ministero e da chi rappresenta le parti contraenti; invece queste modificazioni ci arrivano da un giorno all'altro, come un emendamento della Commissione.

Correnti, *relatore*. No! no! Lo ha accennato ieri il presidente.

Depretis. Comunque, non è regolare.

Io debbo rettificare poi un'asserzione dell'onorevole Giuliani, il quale, facendo la storia retrospettiva di questa pratica che si riferisce alle opere più importanti della ferrovia ligure, ha detto che non fu la convenienza, ma la località che ha impedito che si traducesse in pratica una transazione utile al paese.

Questo non è esatto, perchè il Consiglio di Stato ha fatto un'obbiezione di legalità nel senso che una certa stipulazione non dovesse esser fatta che per legge; rimaneva sempre libero il Governo di presentare un piccolo disegno di

legge e di fare approvare la convenzione che si era stipulata.

Dirò poi che la grande obbiezione che si fa, e che si ingrossa d'alquanto, risulta dalle conseguenze del giudizio arbitrale. Si dice: gli arbitri hanno pronunciato, chi sa quali saranno le conseguenze del loro giudizio? A ciò rispondo primieramente: che gli arbitri non hanno, se non erro, pronunciato definitivamente che sopra una delle due questioni, sulla questione del Mesco; sull'altra più importante di Biassa credo che non abbiano pronunciato ancora, o almeno che non abbiano pronunciato nello stesso modo, perchè le due questioni debbono risolversi secondo norme diverse, comecchè siano rette da diverse disposizioni di legge.

Alla questione di Biassa si applica l'articolo 11 della legge 16 settembre 1860, relativa alla ferrovia ligure, e nella quale è detto, che quando la ferrovia attraversa luoghi fortificati il tracciato è subordinato alle condizioni che saranno prescritte dal ministro della guerra nell'interesse della difesa dello Stato.

Su questo punto mi si permetta un'osservazione intorno all'emendamento che fu presentato, che io non ho forse ben afferrato, poichè in materia sì delicata non si può ben discutere se non si ha sott'occhio la formola nel preciso tenore. Credo però che non sarà molto diverso da quello che fu presentato ieri. Ora in quello si diceva che la Società sarebbe autorizzata ad abbandonare le gallerie del Mesco e della Biassa per sostituirvi, quanto alla prima, il giro del capo Mesco, e quanto alla seconda il giro di Campiglia, a condizione che stia dentro i limiti del contratto originale quanto alle pendenze, alle curve ed alla lunghezza totale della strada. Ma quanto alle condizioni che si riferiscono alla difesa del paese, che debbono essere prescritte dal ministro della guerra, la Compagnia sarà esonerata da queste obbligazioni? Pregherei la Commissione di riflettere un momento su queste mie interrogazioni e di darmi, se può, una

risposta, perchè si sappia se votando quest'emendamento si viene a modificare la legge e a limitare le facoltà che spettano al ministro della guerra a tutela dello Stato.

In che cosa poi consiste questa sentenza degli arbitri, che non ho potuto esaminare a fondo, perchè, per un caso singolare, quantunque i documenti siano stati depositati nella segreteria della Camera sopra domanda fatta da me e dall'onorevole Valerio, per una disgrazia di cui non faccio colpa a nessuno, io non l'ho potuto leggere per intero con le sue motivazioni?

Da quanto ho rilevato dalla parte dispositiva, consiste sostanzialmente in questo: la Compagnia che aveva fatto il solo tracciato che fosse ammissibile, a giudizio di persone le più competenti, di cui non farò il nome, ma che pure non avrei difficoltà di nominare, la Compagnia, ha detto l'onorevole Giuliani, si è pentita, ed ha fatto un nuovo progetto.

Ho già detto ieri che di questo pentimento e di questo ritardo, per quanto io vi abbia fantasticato sopra, non ho mai potuto indovinare un plausibile motivo, ed ho pure narrato alla Camera che il primitivo progetto fu due volte approvato dal Consiglio superiore, mentre il secondo fu recisamente respinto. Ora voglia la Camera sentire i motivi principali che sono esposti in dieci linee.

Il Consiglio superiore, la sola autorità, la prima autorità in questa sorta di questioni, ecco che cosa dice:

« Non doversi accettare il tracciamento: » quello che la Commissione dice invece di accettare, « non doversi accettare il tracciamento per San Vito e Campiglia proposto dall'impresa col piano e profilo 27 ottobre 1861 in variazione del progetto da questo Consiglio esaminato in adunanza del 17 agosto dello stesso anno, perchè, oltre al non soddisfare alle condizioni planimetriche ed altimetriche prescritte dalla convenzione che regge l'appalto, » e a questo difetto rimedierebbe il progetto della Commissione, « ed oltre al non

offrire sufficienti guarentigie, nè in fatto di stabilità delle opere, nè in fatto di sicurezza dell'esercizio, implica condizioni gravose, tanto nell'interesse pubblico quanto in quello del Governo in riguardo alla facilità, speditezza ed economia del servizio. »

Questo dice il Consiglio superiore, e a queste ragioni bisogna aggiungere quelle altre d'ordine superiore per cui il progetto fu respinto dietro il parere del Comitato del genio militare e del ministro della guerra, in principio del 1862.

Dice poi che tutte le ragioni addotte a difesa di questo tracciato non erano sufficienti (la Camera noti che queste parole sono pronunziate da uomini gravi, dai veterani fra i nostri ingegneri), non erano sufficienti perchè il Governo debba ad un vantaggio meramente temporario sacrificarne uno assai più rilevante, permanente e perpetuo.

Per me, dico la verità, non credo che si possa cedere dopo questa sentenza; o almeno per modificarla, per pronunziare, dirò così, un giudizio di revisione atto a persuadere la Camera ed il paese che questa sentenza è viziata di nullità, e meriti di essere annullata, io credo che la più volgare prudenza doveva suggerire di sentire nuovamente il voto del commissario tecnico che dirige i lavori di questa strada, che è uno dei più esperti ingegneri del paese, di sentire un'altra volta il voto del Consiglio superiore, il quale dietro le scoperte che si sono fatte nel frattempo di impreviste difficoltà d'esecuzione nelle gallerie di Biassa e del Mesco, forse avrebbe potuto persuadersi che bisognava modificare il suo voto.

Ma questo si è fatto? Mi permetta qui la Camera una confessione: quando ho sentito che la Commissione aveva respinta l'idea famosa dei piani inclinati in una linea sulla quale si permettono le pendenze del 10 per mille solamente nei casi di necessità, me ne sono consolato, e ho detto: almeno non si guasterà una linea come questa, non si farà un sacrifizio che non si può valutare a danaro; senonchè

più d'uno mi disse che la Società non avrebbe accettato, che avrebbe mandato a monte il contratto, ed io mi sono messo a ridere, e soggiunsi: state sicuri che la Società accetterà; questo l'ho detto a parecchi membri della Commissione. Ed ora io dico che, se s'insistesse, la Società accetterebbe anche una modificazione più completa, più ragionevole, permettetemi di dirlo; la natura di questo contratto me ne dà l'intima convinzione. Ma andiamo avanti un poco ancora, poichè la Camera me lo consente... (*Movimenti*) Se non lo consente.... allora non parlerò.... (*Sì! Parli! parli!*)

In che consiste questa difficoltà? Consiste in questo: la Società, eseguendo il decreto ministeriale, è impegnata nella costruzione di due gallerie difficili, una di quasi 2960 metri, l'altra di 3600 metri; sono le due più importanti, salvo una intermedia per la lunghezza sopra tutta la linea, che è quella di Ruta. Ebbene, quale era l'obbligo della Compagnia che ha assunto la costruzione della linea ligure? Quali i suoi diritti, le sue pretese? Essa può dire: io non ho obbligo di fare queste due opere; voi volete imporre l'esecuzione di un progetto che abbrevia la linea e che mi costa di più; io ne faccio una più lunga e che mi costa meno: dunque mi rendete maggiore la spesa, e nel tempo istesso minore il compenso.

Va bene, facciamo il bilancio, vediamo che cosa vi costa l'altra linea, tutt'al più v'indennizzeremo; chè quanto alla quistione del premio, siccome evvi un'altra galleria ancora da finire, la quale, secondo il giudizio del commissario tecnico, non sarà finita che alla fine della concessione, io credo che tale quistione del premio la possiamo ritenere sciolta. Dunque trattasi d'indennità; ma questa indennità, è poi tanto chiaro che sarà risolta a favore della Società costruttrice?

Adagio, signori, leggete i voti del Consiglio superiore sui diversi progetti, e massime su quello di Campiglia.

Giustamente osservava che per fare il giro di Campiglia ci volevano opere costosissime, con le quali forse non si sarebbe riusciti neppure a costruire una strada che rispondesse a tutte le condizioni del contratto.

Vi è dunque un'incognita nella cifra delle indennità.

In ogni caso, io dico, a che partito v'appigliate voi? Al partito di dare un'indennità alla Società costruttrice? Di liquidarla direttamente con lei? Essa era disposta ad eseguire la variante che voi proponete senza corrispettivo, e voi spendete due milioni d'aggiunta. Ma d'onde risulta la necessità di tutte queste facilitazioni e del sacrificio che fate del tracciato migliore?

Voi rispondete, fra le altre cose, che scegliete la variante, perchè ad eseguire il progetto primitivo occorrerebbe troppo tempo.

Ma, con tutto il rispetto alla Commissione, io debbo dichiarare che il parere di altre persone versatissime nella materia è ben diverso; esse mi hanno assicurato che con mezzi eccezionali queste gallerie si possono terminare fra tre anni dal giorno in cui sia dato l'ordine di adoperarli.

Dunque ora voi sacrificate tempo, danaro e tracciamento; fate insomma un pessimo affare.

Io poi, dico il vero, non posso a meno di deplorare il modo con cui si risolvono questioni così gravi confondendole in una disputa, dove la mole degl'interessi, o assicurati o lusingati, pregiudica la tranquillità e la serenità della discussione. Queste gravissime questioni le risolviamo piuttosto in una famigliuola di deputati che in una Camera che sia nel suo assetto ordinario, come l'ha creduto l'onorevole relatore.

Io prego la Commissione di non risolvere in tal modo una questione nella quale la condizione del Governo non è poi così pregiudicata come ci si vuol far credere.

Ma ad ogni modo, o signori, la volete risolvere? Ebbene, trattate, lo ripeto, direttamente con la Società costruttrice, poichè, trattando coi nuovi concessionari, non ci guadagne-

rete, anzi ci perderete sicuramente. La Società concessionaria non vorrà certo fare spese ed assumere il fastidio di questa transazione *gratis;* trattate coi costruttori, e vedete di sciogliere la questione con loro, sarà ancor questo il miglior partito.

Ma anche un'altra considerazione e sarà l'ultima.

Non lusingatevi, o signori, ed io desidero che le mie parole e le mie predizioni siano smentite dal fatto, ma pur debbo dirlo, non lusingatevi molto d'ottenere il vostro intento.

La combinazione di tutti questi affari è tale da far dubitare di una rapida esecuzione della linea ligure.

Infatti voi con queste combinazioni avrete un grande spostamento nell'amministrazione; la direzione della costruzione passerà dal Governo ad un'altra Società; questo è sempre un disordine.

Poi voi avrete una Società concessionaria, la quale per vostra stessa confessione, assumendosi la linea ligure, non fa un buon affare se non per l'avvenire, cioè quando accrescerà i prodotti delle sue linee, ma quanto ad interesse attuale e pecuniario, dai vostri stessi calcoli risulta che non fa un buon affare.

La Società concessionaria, credo che risulti oramai da tutti i discorsi che si sono fatti, non ha un tale assetto da potere procurarsi con grande facilità i fondi di cui abbisogna, e soprattutto di procurarseli a buon mercato. Dunque non c'è grande speranza di vederla gettarsi a corpo perduto, e senza risparmio di spese, in questi lavori che senza spese fatte rapidamente, cioè più gravi, non si possono compiere come voi lo desiderate.

Dall'altra parte avete la Società costruttrice che ha gli stessi identici interessi della Società concessionaria e il fatto lo prova, e siccome far presto vuol dire spendere molto, la Società che vuol guadagnare più che può cammina sulla stessa direzione, e le due Società camminano dirò così sopra

due strade convergenti che si riuniscono in una sola, sulla quale le riunisce il comune interesse di ritardare i lavori.

Oh! signori, pensateci. Io non credo che sarà la fine del mondo se si ritarderà di due giorni l'approvazione di questa parte del disegno di legge; pensi il ministro, pensi la Commissione seriamente ad insistere sulla sua dimanda, faccia in modo che i patti siano più ragionevoli e soprattutto si assicuri che sia eseguita la linea sopra un buon tracciamento.

L'onorevole Depretis ritira la sua proposta.

Seduta del 9 aprile 1865.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASSINIS.

L'onorevole Depretis propone il seguente emendamento:

Art.... Il Governo del Re è autorizzato a concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee:

1° Da Termoli a Napoli per Campobasso e Benevento;
2° Da Benevento a Foggia;
3° Da Popoli a Terni per Aquila e Rieti;
4° Da Sarzana a Parma per Pontremoli e Borgotaro.

Art.... È fatta fin d'ora facoltà al Governo di eseguire gli studi particolareggiati delle suddette linee.

A tale effetto è stanziata nel bilancio dei lavori pubblici dell'anno 1865 la somma di lire....

Art.... Compilati gli studi, di cui nell'articolo precedente, le concessioni delle linee predette saranno fatte unitamente, o separatamente, col sussidio di un'annua sovvenzione chilometrica che non sia superiore a quella accordata per la linea dalla foce del Basento a Potenza, di cui nell'articolo 21 della legge 25 agosto 1863.

La sovvenzione potrà essere aumentata d'un quarto per la linea da Sarzana a Parma, e da Popoli a Terni.

Il *maximum* della lunghezza delle linee diverse per l'applicazione della sovvenzione chilometrica sarà determinato in base agli studi, di cui nel precedente articolo 2.

Art.... Il termine pel compimento delle diverse linee è fissato ad anni sei per la prima, e ad anni quattro per le altre, a partire dalla pubblicazione della presente legge.

Il Governo potrà abbreviare i termini anzidetti, e regolarne il riparto per l'esecuzione e l'esercizio dei tronchi delle diverse linee.

Art.... In base agli articoli precedenti ed al capitolato annesso alla convenzione approvata con legge 25 agosto 1863, sarà dal Governo allestito un capitolato d'oneri che sarà pubblicato tre mesi prima della stipulazione dell'atto di concessione.

Art.... Nulla è innovato intorno ai diritti di prelazione che possono competere alle Società concessionarie di strade ferrate in forza delle leggi vigenti.

E così ne svolge le ragioni:

Mi spiace di dover trattenere ancora la Camera sopra una questione nella quale forse l'ho abbastantemente annoiata; ma, io dico la verità, quanto più cerco di persuadermi della utilità di questa innovazione di uno dei contratti più importanti che ha stipulati il Regno d'Italia, e della sua utilità, tanto meno riesco a capacitarmi che questa provvisione sia necessaria od utile al paese.

L'onorevole ministro Jacini ci diceva che egli da due anni aveva già fisso nella sua mente il concetto che le linee della concessione Bastogi non costituivano un buon sistema di comunicazioni ferroviarie; esso erasi persuaso che bisognava modificare questa rete soprattutto nelle sue traversate dell'Appennino, cioè nelle parti più importanti della concessione, e che altre linee dovevano sostituirsi a quelle.

Mi scusi l'onorevole ministro, ma io non ho potuto non deplorare nell'intimo dell'animo mio che il suo progetto siagli rimasto nel capo tanto tempo, e che non ci abbia fatti lieti di qualcheduna delle sue pubblicazioni sulle più gravi

questioni economiche del paese. Egli avrebbe potuto così illuminarci, e la questione si sarebbe trattata prima, sarebbe un po' più matura e la potremmo vedere meglio risolta. Egli ci ha spiegata la cosa, dicendo che fu confortato nelle sue opinioni dacchè si è trovato d'accordo con l'onorevole generale La Marmora, il quale divideva perfettamente le sue vedute.

Io ho grandissimo rispetto pel generale La Marmora, ma egli ha forse portato nel seno del Gabinetto più le impressioni sue e i suoi sentimenti che gli studi di questa questione.

Dall'altra parte io non posso difendermi da un certo sentimento di dubbio, non però, sia bene inteso, sulle intenzioni dei ministri.

Io vedo che la Società delle ferrovie meridionali è quella che più di tutti è persuasa della necessità di questa mutazione, ed è la prima interessata.

Ed invero c'è un fatto che spiega molte cose. Quando i Romani versavano in circostanze difficili pubblicavano il famoso *Caveant consules;* quando il momento diventava supremo, difficilissimo, creavano un dittatore.

La Società delle meridionali ha creato il suo dittatore, e fortunatamente ha fatto una buonissima scelta; ha scelto il commendatore Bona. Ma da questo contratto conchiuso dal commendatore Bona, con un incontestabile abilità, io temo che il dittatore abbia voluto ottener troppo; chè i dittatori tentano qualche volta cose non solo difficili, ma impossibili, e pare a me che per amore del bene non gli si sia resistito abbastanza nell'interesse dello Stato.

Perdoni se ho espresso schiettamente i miei dubbi: ora entrando nell'argomento darò un'occhiata rapidissima ai tracciati.

L'onorevole generale La Marmora ha manifestato la sua opinione intorno alle difficoltà del passaggio da Ceprano a Pescara.

Io dopo averlo sentito, dopo aver assistito alla discussione, ho cercato ancora nuove informazioni su questo passaggio, e parmi aver capito perchè il generale La Marmora l'ha giudicato tanto difficile e quasi impossibile.

Egli ha giudicato forse le difficoltà di quel passaggio da quelle della strada.

La Marmora, *presidente del Consiglio*. No! no!

Depretis. Se non è questo, tanto meglio.

La Marmora, *presidente del Consiglio*. Se non c'è nemmanco alcuna strada!

Depretis. Mi perdoni, ci sono dei passaggi che ne fanno le veci. Egli naturalmente avrà traversato le gole che vanno al piano di Cinquemiglia, e dalla valle del Pescara nel bacino del Fucino ed ha creduto che la strada ferrata dovesse traversare quei luoghi, e quindi si dovesse fare una lunga galleria.

La Marmora, *presidente del Consiglio*. No! no!

Depretis. Comunque sia, ho cercato nuove informazioni ed ho verificato che i miei pronostici intorno al modo con cui furono fatti i progetti erano veri. Fui assicurato che la Società nel far eseguire questi studi ha prescritto un termine brevissimo agl'ingegneri: credo solo quattro mesi. Di più gl'ingegneri non hanno seguìte le traccie degli studi Talabot, i quali sviluppandosi più ampiamente ottenevano pendenze più miti. Invece gl'ingegneri della Società hanno cercato la via più breve. Ad ogni modo se l'onorevole generale La Marmora vorrà dare un'occhiata al profilo che è unito alla relazione, vedrà che le gallerie son tutte brevissime. Nessuna delle altre strade principali (forse nella esecuzione nemmeno quella di Termoli, e certo dalle indicazioni che adesso abbiamo, nemmeno quella da Benevento a Foggia), avrà gallerie così brevi.

Diffatti nessuna arriva a 1000 metri. Non ce n'è che una che passi questa lunghezza, ma è una riunione di diverse gallerie che si toccano, e le quali si faranno quasi interamente col mezzo di cunicoli laterali, cioè di finestroni.

Adunque difficoltà gravi non vi sono, e dalle informazioni che ho avute da uno degli ingegneri che hanno studiato il progetto mi risulta ancora che i prezzi applicati a quest'opera sono esagerati.

Farò un'osservazione sola sul tracciato di Termoli.

Io ho già detto che questo tracciato, come una di quelle linee che debbono correre sulla parte centrale della penisola, ha un pregio non piccolo, massime se queste linee interne si rannodano tutte a Benevento: ma questa linea non manca di difficoltà; e ce n'ha una a cui forse non si è badato quando la si è scelta come una linea per la grande comunicazione tra Napoli, Ancona e la costa abruzzese dell'Adriatico.

Questa difficoltà è che la linea di Termoli sbocca precisamente nella parte più difficile e più instabile di tutta la linea del littorale.

C'è fra Termoli ed Ortona una plaga di terreno la quale spaventa e fa disperare tutti gli ingegneri.

La Marmora, *presidente del Consiglio*. Quella è fatta.

Depretis. Va bene, e perciò la linea di Termoli che in parte scorre sopra terreni della stessa natura non offrirà quella sicurezza contro le possibili interruzioni che offre la linea di Pescara.

E le difficoltà a cui io accenno sono di quelle che poste dalla natura, difficilmente si potranno superare dagli uomini...

La Marmora, *presidente del Consiglio*. La valle del Biferno è larghissima.

Presidente. Prego il signor ministro di non interrompere.

Depretis. È larghissima alla sua fine, ma in cima no. È larghissima da Larino a Termoli, lo so anch'io, ma quando si è arrivati al fondo bisogna percorrere la strada che va ad Ortona e lì si trovano tutte le plaghe di terreno più instabile e più difficile che vi siano su tutta la linea da Bologna ad Otranto.

La Marmora, *presidente del Consiglio*. Ma quella è fatta.

Depretis. Quella è fatta, ma per avere una comunicazione sicura, se si va da Pescara non si trova questo pericolo sulla via.

Del resto quanto alla facilità io posso andar a cercare i pronostici che si sono fatti altra volta su quella linea, pronostici che il fatto adesso smentisce in un modo così incontestabile e solenne da recar meraviglia.

Vuol la Camera sentire come un ingegnere, egregio del resto, pronunciava giudizio sulle linee di Termoli? Gli è il giudizio dell'ingegnere Rossi, che raccolgo da una relazione dell'onorevole nostro collega Nisco, il quale nel 1862 difendeva questa linea. L'onorevole Nisco pubblicava questa relazione come membro della Commissione parlamentare, precisamente in occasione della legge del 1862. Sentano come si giudicava facile questa linea, che all'atto pratico poi vedremo ben altra cosa:

« A ragióne, dice l'onorevole Nisco, l'ingegnere Rossi scrive che la traversata da Napoli per Capua, Benevento e Termoli non ha duopo di sotterraneo, di profondissime trincee, non di molte opere d'arte. Tutto si riduce a due grandi ponti, viadotti, l'uno sul Calore, in faccia ad Amorosi e questo già fatto, l'altro è sul Biferno verso Guglianisi. » Pare che si parli di una linea nella valle del Po.

Dunque su questo punto quanto alla scelta dei tracciati, per quanto siasi detto, creda la Camera che non è una questione così limpida, come può apparire ai membri della Commissione ed al signor ministro.

La linea di Benevento fu anch'essa dichiarata facilissima. Ma vediamo dalle stesse memorie testè pubblicate dal ministro che le pendenze che superano il 14 per mille si estendono all'incirca per 23 chilometri. Il che vuol dire che quanto alle pendenze questa linea è più difficile del tronco da Salerno a Foggia per Conza. Si fa poi un confronto delle due gallerie, e si crede che volendo mitigare un po' le pendenze, bisognerebbe fare una galleria di due chilometri e

mezzo: però ci si dice che i pozzi saranno facili; invece a Conza ci sarà un' infinità di filtrazioni.

Come vadano nuovi lincei a vedere anche nelle viscere del monte le filtrazioni, io non capisco questo: e parmi che questi giudizi, appunto per la loro esagerazione, non si possano accettare senza beneficio d' inventario.

Ma ad ogni modo questa ferrovia che si credeva facilissima comincia a presentare le sue difficoltà, e non è ancor fatta.

Quando abbiamo letto le prime relazioni si fissava il passo allo scorciatoio presso Greci, e ci dicevano mille cose sulla facilità della costruzione: ora le cose son già un poco cambiate.

E sul proposito della lunghezza della linea mi si permetta di dire ancora una parola.

La Commissione ha sostenuto e sostiene, come lo sostiene il signor ministro, che la linea da Brindisi a Napoli per Foggia è quella che riesce la più breve. Spero ancora che la Commissione inserirà nella legge qualche garanzia onde assicurarci che per avventura nello sviluppo per la esecuzione di questa linea, la lunghezza non aumenti tanto da cambiare tutti i corrispettivi del contratto. Se si pensa un po', credo che la mia proposta non può senza colpa respingersi.

Ma io trovo un fatto un po' singolare, ed è che i giudizi si sono variati grandemente da qualche tempo a questa parte. Io ho qui la memoria dello stesso ispettore Rovere, il quale ora dice che la linea Napoli-Foggia per Benevento è di 180 chilometri; ebbene egli la diceva di 190; 10 chilometri di differenza, per modo che quella tale piccola differenza tra la linea Napoli-Barletta per Conza, e Napoli-Barletta per Foggia sarebbe da una edizione all'altra distrutta.

Di più lo stesso ingegnere Rovere, quando parla del tronco Napoli-Caserta per Aversa, dice che la sua lunghezza è

eguale a quella del tronco Napoli-Caserta per Cancello, cioè di 33 chilometri; ora ce la dà di 28; insomma sempre la stessa incertezza.

Quanto, poi, alla linea di Conza e Barletta che nella memoria dell'ispettore Rovere la vedo per 92 chilometri, mentre io l'ho data per 77 o 78, io son tornato a far verificare la misura. Ora il ministro gentilmente mi fece vedere che la si poteva ritenere di 85 e non di 92 come è detto nella memoria dell' ispettore Rovere; ma dalla nuova verificazione non può estendersi al di là di 77 o 78 chilometri.

Infatti sono 42 miglia napoletane. Il miglio napoletano, se andiamo a consultare gli annuari, lo troviamo di diversa estensione; ma, se lo pigliamo come è ritenuto più comunemente, è di 1852 metri. Abbiamo 77 chilometri e mezzo, o 78, e non di più, seguendo tutte le grandi volute del fiume e trascurando com'è naturale le piccole piegature del suo corso.

Di più dico che c'è argomento di credere ispezionando la carta dello Zannone, che questa lunghezza potrà ancora ridursi, in quanto che vediamo a lato del fiume una pianura aperta senza nessuna difficoltà, ove si possono tirare dei grandi rettilinei di 15 o 16 metri, ed anche di maggior lunghezza.

Dunque concludo che tutti questi giudizi, tutte queste rettificazioni che mi si permetterà di chiamare postume o occasionali, e che ad ogni modo non si conoscevano dal ministro quando presentò la legge, debbono ammettersi con un certo riserbo, con un qualche beneficio di inventario.

Una parola sola sulla linea della valle Caudina per vedere di mettere la questione, e se è possibile, risolverla bene.

Una questione di ferrovia non si può risolvere con un solo criterio; è una questione necessariamente complessa, e quindi bisogna vedere quali vantaggi presenti una linea nell' interesse dello Stato, e quindi quali siano gli oneri finanziari, quale sia poi l' importanza di una ferrovia in ordine

agli interessi del commercio, e più specialmente pel carico che il commercio viene a sopportare.

Nell'esercizio privilegiato di una ferrovia si esercita una industria, ma il servizio dei trasporti lo si sottopone ad un corrispettivo sotto forma di pedaggio, di dazio.

Dunque vediamo, nell' interesse del commercio, che importanza ha questo dazio.

Finalmente non bisogna dimenticare che l' impresa o il concessionario ha due principali interessi da considerare: il costo della linea, ed il suo esercizio.

Ecco qui le cifre ch' io sottopongo all'attenzione della Commissione e del signor ministro sulla questione della linea Caudina che vorrei vedere riservata; mi affretto ad enunciare questa mia opinione che mi pare la sola ammissibile.

In quanto all'onere dello Stato od alla garanzia, abbiamo da Napoli a Termoli, pigliando i dati della Commissione, 198 chilometri; da Telese a Benevento, 24 chilometri; da Benevento a Foggia, 98. Totale 320 chilometri. Piglio l'intera rete che, partendo da Napoli, si dirige ai due punti di Termoli e di Foggia, e, stando al progetto della Commissione, ho 320 chilometri, a cui debbesi applicare la sovvenzione di 22,500 lire nei primi quattro anni, e la garanzia di lire 20,000 poi, coll'aggiunta della sovvenzione di lire 500 al chilometro.

Per il commercio:

Abbiamo la linea di Foggia 180 chilometri, la linea di Termoli 198, totale 378 chilometri, su cui si riscuote il pedaggio.

Facciamo un poco i conti, adottando il tracciato per la valle Caudina.

Io piglio il progetto Mendusio, e seguito in un'opinione che ho già espressa di partire da Cancello per non dividere i transiti e per ingrossare un po' i redditi di una ferrovia che è pure garantita dallo Stato, e sarà tanto meno che pagheremo.

Quest'urgenza, o signori, di far subito la linea di Aversa, nelle attuali nostre condizioni, io davvero non la so capire. Col tempo la capisco: sarà un complemento necessario della linea di Foggia, e potrà rendere indipendenti le due Compagnie; ma adesso non è punto urgente che si faccia. È danaro gettato.

Dunque facciamo il conto:

Cancello-Benevento	Chilometri	43
Benevento-Foggia	»	98
Benevento-Termoli	»	157
Totale . .	Chilometri	298

Ai quali rimarrebbe assegnata la sovvenzione di 22,500 lire al chilometro, e nei primi quattro anni si avrebbe di maggior spesa, secondo il progetto della Commissione, pei 22 chilometri di più, lire 495,000.

Il Governo adunque, adottando la linea della valle Caudina, guadagnerebbe mezzo milione all'anno, che ben potrebbe applicare ad altre opere; poichè alla fine dei conti è suo dovere di procurare di fare il maggior bene possibile cogli stessi mezzi pecuniari; cioè, con lo stesso onere ai contribuenti.

Vediamo quanto si riferisce al commercio, seguitando sempre la linea della valle Caudina:

Da Napoli a Foggia	Chilometri	163
Da Napoli a Termoli	»	222
Totale . .	Chilometri	385

Abbiamo quindi 7 chilometri di più.

Ma vediamo come si ripartisce questa differenza.

Abbiamo 24 chilometri di maggior percorso delle merci sulla linea di Termoli; ne abbiamo 17 di meno sulla linea di Foggia. Scegliete.

Qual' è la linea sulla quale importa che il dazio sia più lieve? È la linea di Termoli, o quella di Foggia? Se si fa la linea di Foggia in sostituzione di quella di Conza, non c' è dubbio che gli è su questa linea che importa sia stabilito un dazio minore.

Vediamo ora la linea da preferirsi quanto all'esercizio.

Quanto all'esercizio le due linee si corrispondono perfettamente, si hanno tanto nell'una quanto nell'altra ipotesi, 320 chilometri, aggiungendovi ben inteso sulla linea della valle Caudina i 22 chilometri della Società romana. Ma voglio esser largo, voglio calcolare l'eccessiva pendenza del tronco della valle Caudina. La valle Caudina ha 39 chilometri secondo la relazione Parodi, 43 secondo il progetto Mendia. Vi sono su questa linea pendenze che equivalgono ad una maggiore lunghezza. Ora la relazione Parodi dice che la lunghezza della valle Caudina, stante la maggiore pendenza, corrisponde a 57 chilometri.

Qual' è allora l'ultimo risultato? Ecco il risultato, una specie di bilancio.

Adottando la linea per la valle Caudina si ottiene: mezzo milione all'anno risparmiato sulla sovvenzione, più una somma, che io non posso fin d'ora precisare, pel maggior reddito che concentrando i transiti si ricaverà dalla Società delle ferrovie romane sul tronco da Cancello a Napoli, e un conseguente risparmio per lo Stato.

Vediamo i danni.

Quattordici chilometri di maggior esercizio per la Società.

Ora io domando se l'obbligo e il peso di esercitare 14 chilometri imposto alla Società non sia un peso minore di quello che sarebbe lo avere un mezzo milione all'anno di meno in cassa, e dall'aver a sopportare una perdita sul tronco delle Romane.

Dopo questi dati, io credo che non si espone alla Camera un'opinione avventata, quando si sostiene che questa que-

stione non bisogna intenderla tanto facilmente risolvibile e tanto sicuramente risolta.

L'onorevole signor ministro ha esposto una teoria per spiegare la preferenza da darsi alla linea di Benevento, dicendo che quando si abbandonano le vie naturali, bisogna che tardi o tosto ci si ritorni.

Ma, io domando, quali sono le vie naturali dei commerci, se non sono le più brevi, e le più comode, e le meno costose? La teoria delle vie antiche e naturali non è sempre vera in pratica, e ne abbiamo molti esempi, e antichi e moderni.

Andavamo a Genova per la via della Bocchetta; vi si sostituì la strada dei Giovi. In Isvizzera, e massime nella valle del Reno, si va pel San Bernardino: si propose il Lucomagno. In moltissimi casi le linee antiche si abbandonarono per causa della stessa grande innovazione nei mezzi di trasporto.

A questa teoria poi si contrappone la pratica più savia di non abbandonare quello che si comincia per non trovarsi sempre da principio. Quando si faceva quella magnifica ferrovia di Genova nella valle di Scrivia, si elevarono contestazioni per vedere se quella linea dovesse condursi per la valle dell'Orba come più facile; ma non per questo si sono lasciati smuovere i nostri amministratori; seguitarono la linea cominciata.

Il generale La Marmora ricorderà ancora la disputa sul tracciato tra Alessandria ed il Lago Maggiore: chi lo voleva per la Lomellina, e chi per Casale; lo stesso conte Cavour opinava che si passasse per Casale, ma neppure l'opinione del conte di Cavour ha potuto prevalere, ed i nostri amministratori hanno tirato diritto...

La Marmora, *presidente del Consiglio.* Non era ancor ministro.

Depretis. Ma era ben vicino ad esserlo, perchè ricordo che il conte Cavour pronunziò il suo famoso discorso-programma nell'anno 1850, e poco dopo le redini dello Stato sono cadute nelle sue mani...

La Marmora, *presidente del Consiglio.* Il ponte di Valenza era già cominciato nel 1848.

Depretis. Non credo che fosse cominciato: si era messa la prima pietra...

Venendo ora alla linea di Conza io mi permetterò di fare una sola osservazione, ed è che finora non è punto dimostrato che la linea Napoli-Foggia, qual' è nel progetto della Commissione, sia la più breve, vi potrà essere la differenza di qualche chilometro; ma questo non rileva, come lo ammetteva facilmente il signor ministro trattandosi, che a favore della linea di Conza sta il vantaggio grandissimo di un contratto conchiuso e di un appalto in corso d'esecuzione.

Vi è poi un'avvertenza a fare intorno a questa linea di Conza, avvertenza che parmi non siasi fatta finora e che non va dimenticata, ma che si è pure detta nel 1862 quando si disputò di questo tracciato. Una volta che la linea è pervenuta a Ponte Santa Venere, e che adesso che si è seguito un altro sistema dovrebbe spiccarsene un ramo che direttamente si dirigesse a Barletta, ma vi è ancora un'altra diramazione importante la quale offre pure molti vantaggi, ed è una linea che, attraversando la parte bassa del Melfese, si spinga nelle vicinanze di Spinazzola, non protendendosi verso Bari, ma andando con direzione parallela al litorale sopra Gravina ed Altamura e mettendo capo a Gioia. In questo caso tutta quella plaga di terreno riunita con questa linea, e riannodata alla linea di Conza avrebbe la comunicazione la più breve con Napoli.

Infatti l'onorevole Nisco proponeva, se ben ricordo, una linea che non saprei dire se di lusinga o di espediente, che certo ha la sua utilità, ma che non potrebbe confrontarsi con questa. Egli voleva che, profittando di quello che fu detto il mozzicone di Candela, lo si spingesse fino a Ponte Santa Venere, e di là, attraversando il Melfese e le Murgie, andasse poi verso Altamura, Gravina e Gioia.

Ma mi permetterà l'onorevole Nisco di dirgli che questa linea allungherebbe niente meno che di 60 chilometri la distanza da Ponte Santa Venere, e quindi dal Melfese, da Spinazzola, Gravina e Gioia a Napoli, perchè da Napoli a Foggia abbiamo 180 chilometri, 50 da Foggia a Ponte Santa Venere; così da Napoli a Ponte Santa Venere 230 chilometri, mentre da Napoli a Ponte Santa Venere per Conza non abbiamo che 169 chilometri: dunque una differenza di 60 chilometri.

Questo è dunque un vantaggio che non fu calcolato e che si doveva calcolare. Del resto io ho visto che tutti oramai, compreso l'onorevole ministro, hanno abbandonato gli argomenti che si desumevano contro la linea di Conza dalle difficoltà tecniche: ho visto che la Commissione ammise o almeno l'onorevole relatore ha ammesso che la linea di Conza sarebbe preferibile sotto l'aspetto finanziario dappoichè concentrando su di essa i transiti più forse, ed io dico senza forse, che sulla linea da Foggia a Napoli per Benevento, era quella per la quale lo Stato avrebbe pagato una somma minore per la garanzia. Ma io soggiungo che se la preferenza sotto il punto di vista finanziario non debbe prevalere ed escludere tutte le considerazioni, quando anche sotto lo aspetto economico crediamo che con questa linea si provveda ad una quantità d'interessi maggiori, allora io credo la quistione finanziaria è quella che deve far preponderare la bilancia.

Ma qui il generale La Marmora ha voluto anch'esso porre nettamente la quistione, e ci disse; volete fare una sola linea o tutte due? Spieghiamoci; e mi parve che un interruttore gli rispondesse: tutte due, ed allora il generale La Marmora ha replicato, ch'era troppo; che il conservare entrambe le linee portava allo Stato un maggiore annuo carico di 2,900,000, e tutto considerato, il Ministero non vale tanto, egli disse, e decise di farne questione di Gabinetto.

Il generale La Marmora è stato troppo modesto: egli vale assai, assai più, e se si adotta il progetto del Ministero, lo Stato spenderà una somma molto maggiore. Mi permetterò qui, per dissipare i suoi dubbi su questa quistione speciale, di ricordargli tre sole cifre. Abbiamo sentito a parlare spesse volte delle multe e delle indennità che diamo agli appaltatori della linea di Conza, perchè si degnino d'abbandonare le opere che non hanno incominciato, ma nessuno si è occupato della somma. Ebbene, da un conto sommario che ho fatto sulle multe incorse a tutto l'anno passato, se la lite che lo Stato dovesse intentare non avesse un esito favorevole alla Società, questa somma ammonterebbe ad una ventina di milioni, 1,400,000 lire all'anno di minor garanzia: abbiamo per l'abbandono delle antiche linee conteggiata una annua somma di lire 800,000: poi l'onorevole Fiorenzi vi disse, e nessuno potè contraddirlo, che una somma a un di presso eguale si perde per la cessione della linea di Ancona-Bologna. Queste sole cifre, se facciam bene i conti, compensano largamente la perdita temuta dal generale La Marmora. Da questa parte adunque si può essere tranquilli, e sappiam tutti oramai che le perdite cui lo Stato si sottopone col nuovo contratto saranno ben maggiori.

A questo contratto il signor ministro ha fatto una obbiezione che ha fatta valere con molta arte, ed è che si era adottato nella legge del 1862 un sistema che impediva la costruzione di tutte le linee secondarie.

Ma qui pregherei il ministro di mettersi d'accordo con la Commissione, la quale per bocca del relatore confessò che veramente quella disposizione non era tanto difettosa, e che non poteva dirsi che alla Società delle meridionali con quel patto si fosse fatta la parte del leone, chè anzi tutto ben considerato, credeva che fosse studiato e misurato con giusta bilancia. Anche questo argomento è dunque svanito.

Ma io vi domando: il sistema che viene sostituito per l'esercizio delle diramazioni, sarà più favorevole? Io ne du-

bito molto, perchè l'esperienza si è fatta, ed io mi ricordo che nel 1862 le Società le quali avevano l'esercizio in mano di Società più vaste e potenti, per esempio la linea di Biella esercitata dalla Società *Vittorio Emanuele,* elevavano incessanti reclami per le somme, che nella liquidazione delle spese d'esercizio erano poste a loro carico.

E per parte mia, come amministratore della ferrovia di Stradella, ricordo che per l'uso di una stazione alla quale metteva capo quella linea, si dovette pagare un corrispettivo gravissimo; eppure la Società dovette piegare e pagare per non soggiacere a perdite anche maggiori.

Non mi sembra adunque che il nuovo sistema sia di tanto preferibile al precedente.

E mi si permetta anzi di aggiungere che il direttore delle ferrovie Meridionali è uomo abbastanza accorto da non abbandonarsi ad elargizioni a segno da lasciar pregiudicare gl'interessi che gli sono affidati.

Infine anche sopra quella garanzia d'un prodotto brutto chilometrico che era stata giudicata poco meno che una pubblica calamità, la Commissione ha mitigato molto il suo primo giudizio; essa finì per ammettere che se teniamo conto della connessione che questa disposizione aveva con l'intero contratto, gl'inconvenienti diventavano molto minori.

La Commissione riconobbe che il sistema della garanzia era connesso con la gravità delle multe e con la severa prefissione dei termini pel compimento delle opere. Se non che essa osservò che il contratto non si è eseguito perchè il battaglione si è rifiutato di marciare, ciò che vuol dire perchè la Società si rifiutò di osservare il contratto, e il Governo non si curò di obbligarla all'esecuzione dei patti convenuti. Ma questa non è una dimostrazione che il sistema fosse fallace.

Su questo punto dei difetti che ha il sistema della garanzia di un prodotto lordo, io dirò poche parole solamente per contrapporre un'autorità a quella che ha invocata l'onorevole

ministro, il quale parlando dei difetti di questa specie di garanzia ha detto: peccato che non sia ristampato il discorso che l'onorevole Ranco pronunziava nel 1862; ebbene io rispondo: peccato che non sia ristampato il discorso dell'onorevole Sella, col quale combattè il discorso dell'onorevole Ranco, e molti argomenti del ministro Jacini e della Commissione. I due discorsi sono proprio l' uno dopo l'altro, ed io per risparmiare tempo alla Camera non leggerò nemmeno un brano nè dell'uno nè dell'altro discorso, onde dimostrare che essi si contraddicono, quantunque la quistione non era identica, perchè la quistione era tra l'assicurazione di un prodotto netto, e quella di un prodotto brutto.

Del resto, quanto all'autorità invocata dall'onorevole Ranco, se mi sarà dato di farlo, io la invocherò alla mia volta contro l'onorevole ministro in un'altra questione, e leggerò la parte bellissima, forse la più bella, del discorso di quell'onorevole nostro collega, che riguarda le influenze di cui l'onorevole deputato Jacini allora si preoccupava e che l'onorevole ministro adesso crede che siano completamente svanite.

Io non entrerò in particolari su queste garanzie, perchè altri ne ha parlato abbastanza. Potrei contrapporre anche su questo argomento altre autorità; potrei dimostrare che lo stesso onorevole Ranco valutava nel 1862 le conseguenze finanziarie della concessione ben diversamente di quel che faccia la Commissione; potrei fare dei confronti che conducono a risultati singolarissimi; ma sarebbe mestieri che io mi estendessi più che la Camera non sarebbe disposta ad acconsentire.

Potrei anche contrapporre al nuovo sistema della scala così detta *mobile* un altro sistema di garanzia proporzionale, che si misura sulla spesa di costruzione, sul prodotto brutto delle linee e sopra una data somma invariabile di massimo prodotto brutto, combinato in modo da interessare veramente la Società ad aumentare il reddito delle linee, ma

occorrerebbe avere maggiori dati e meno incerti di quelli che possediamo sul conto della costruzione delle diverse linee. Quindi mi basterà accennarlo, riserbandomi di comunicare alla Commissione, se lo desidera, i calcoli che ho istituito.

Ma non voglio entrare adesso in queste nuove discussioni di cifre.

Io dissi che questo contratto cagionerà delle perdite assai gravi alle finanze, e che contiene dei patti pieni di pericolo per gl'interessi dello Stato. Ne indicherò qualcheduno.

Uno di questi patti è quello che riguarda la divisione in tronchi delle diverse linee, considerato questo patto in rapporto con la riduzione delle multe, in caso di ritardo pel compimento dei lavori, ad una piccolissima cosa.

Poichè la Commissione ed il Ministero avevano abbandonato il sistema delle multe rigorose che vincolavano le Società con nodi di ferro, capisco che dovessero diminuirsi le multe, e in certo modo questo sistema più mite era in armonia col trattamento di favore, di che si volle gratificare la Società.

Ma mi pare che siansi spinte le cose oltre tutti i confini. Veniamo ad un caso pratico. La linea intiera da Napoli a Foggia è divisa in tre parti, una da Napoli a Benevento, l'altra da Foggia a Bovino e la terza da Bovino a Benevento. La Commissione ha osservato, se ben ricordo, che nessuno dei tre tronchi nei quali si suddividono le varie linee ha meno di 35 chilometri di lunghezza, per cui la multa non sarebbe mai minore di lire 70 mila. Ma, signori, il male si è che vi sono i tronchi intermedi, che sono appunto quelli, sui quali si spende troppo e senza i quali la linea non può dare prodotti considerevoli; supponete, ciò che del resto avviene comunemente, che nel tronco intermedio si tratti di aprire gallerie ed altre opere difficili e costose, e che diventano costosissime se si vuol farle presto.

In che condizione ponete voi una Società mitigando in quel modo le multe?

A che si riduce la vostra coazione, la vostra penalità pel ritardo, se per esempio il tronco costasse 400 mila lire al chilometro? La multa corrisponde al mezzo per cento all'anno, precisamente il ventesimo di quella fissata nella legge del 1862. Ora figuratevi un po', se in momenti di crisi finanziaria, o quando sorgesse una nube nell'orizzonte politico, o infine quando la Società avesse difficoltà a procurarsi i fondi, se, dico, esiterebbe a sospendere i lavori e a pagare la multa? Ma v'ha di più, lavorando adagio si lavora più a buon mercato, e c'è in molti casi convenienza a ritardare anche pagando il mezzo per cento di multa.

Questo, o signori, non è un provvedimento serio che sia uno stimolo per la Società a compiere i lavori nei termini convenuti. Con questo provvedimento si viene a dire alla Società: noi t'invitiamo a prenderti tutto il tuo comodo e a camminar lentamente, se ti aggrada: fa il conto se ti conviene lavorare o pagare la piccola provvigione, o, dirò meglio, correre il rischio di pagarla.

Nè vale quel che dice la Commissione che il Governo ha altri mezzi per costringere la Società ad eseguire i contratti. Ma se questi mezzi non servono dove ci sono patti assai più rigorosi, figuratevi quello che potrà fare il Governo con questa concessione di miele!

E notate le altre conseguenze finanziarie di questo patto circa le multe in caso di ritardo.

Nei primi quattro anni lo Stato paga una sovvenzione di 22,500 lire per chilometro. Naturalmente lasciando interrotto il tronco intermedio, la Società spende molto meno nella costruzione non solo, ma anche nell'esercizio, perchè il concorso dei passeggeri e delle merci con l'interruzione intermedia, non può crescere rapidamente. Così la Società da un piccolo capitale impiegato e da una piccola spesa ricava un grosso interesse. Ma voi fate alla Società una po-

sizione tale, le mettete dinanzi una tentazione così grande e così seducente di ritardare la linea, che se vi resiste sarà per uno sforzo di virtù non comune nelle Società industriali.

Farò un'altra osservazione intorno ad un'altra modificazione del capitolato del 1862, relativamente alla diminuzione della garanzia quando la linea non si apra contemporaneamente al servizio dei passeggieri e delle merci.

Questa modificazione si racchiude nell'articolo 19.

Correnti, *relatore*. È l'articolo 24.

Depretis. Non è il 19?

Correnti, *relatore*. È l'articolo 24 della Commissione.

Depretis. Allora si è fatta una modificazione.

Correnti, *relatore*. È una piccola modificazione.

Depretis. Va bene, è il 19 del Governo diventato 24 della Commissione.

Ora quali sono le disposizioni della nuova concessione, e quali le differenze con la precedente?

La concessione del 1862 va intesa in correlazione con la legge sulle opere pubbliche del 20 novembre 1859, la quale prescrive che una ferrovia non si apra all'esercizio se non quando sia perfettamente ultimata, e come tale riconosciuta dal Governo. Nel capitolato del 1862 prevedendosi il caso in cui il Governo autorizzi l'apertura dell'esercizio solamente pei viaggiatori, dispone che in questo caso la garanzia sia ridotta ai due terzi. È inutile dire che le ragioni di queste disposizioni sono conformi all'equità ed anche d'ordine pubblico, cui non si dovrebbe derogare leggermente.

Nel nuovo contratto il Ministero aveva adottato un sistema alquanto diverso, poichè l'apertura delle linee al servizio pubblico pare concessa, non avuto riguardo a che la linea sia o non sia perfettamente compiuta, e si dice che nei tre mesi dopo l'apertura si procederà alla verificazione per vedere se alcune date opere siano allestite sì che possa farsi il servizio delle merci che dovrà essere *espressamente*

autorizzato. Se dentro i tre mesi tutto non è ultimato sì che il Governo non possa autorizzare il servizio, la sovvenzione è ridotta ai due terzi a computarsi dalla prima apertura della linea.

Vi sarebbe già qualche cosa da dire su questa variazione, che ha peggiorata la condizione del Governo. Ma la Commissione introdusse una variante, che, se non erro, peggiorò anche più le condizioni del contratto, poichè la diminuzione della sovvenzione non ha luogo se non nel caso di un ritardo all'apertura del servizio delle merci che oltrepassi i tre mesi, e finchè il ritardo continui, dice il testo della Commissione, la sovvenzione sarà diminuita d'un terzo. E così, secondo la Commissione, sarebbe data la sovvenzione intiera per i primi tre mesi, sia o non sia iniziato il servizio delle merci; se poi dopo i tre mesi, in seguito alla verificazione, il servizio delle merci non si può fare, dall'ultimo giorno del trimestre soltanto decorre la perdita del terzo della sovvenzione.

Ma questo, mi perdoni la Commissione, non è giusto. Perchè pagare *a priori* un servizio che poi verificate che non si è fatto?

Io credo che per lo meno bisogna mantenere in questa parte la disposizione del progetto ministeriale.

Un'altra osservazione sull'articolo 25 della Commissione, che è il 20 del progetto del Ministero, e che riguarda principalmente gli interessi della Società e del pubblico.

Lo Stato, con questo articolo, garantisce direttamente, fino alla misura di lire 15,000 di garanzia chilometrica a cui si trova obbligato, l'emissione delle obbligazioni. La disposizione della legge dice: garantisce direttamente.

Questo articolo ha per oggetto di aprire le porte alle emissioni delle obbligazioni, si capisce.

Ma in forza del congegno della scala mobile per cui lo Stato ha, in certo modo, una parte dei prodotti, avviene questo: che la garanzia governativa quando il prodotto

brutto passa le lire 15,000 comincia a diminuire, finchè cessa intieramente se il prodotto tocca lire 31,000.

Ora, signori, badate che può avvenire il caso in cui la Società, se non avrà ritegno nell'emettere le obbligazioni, assorbirà prima quasi tutta la garanzia del Governo, e quando questa garanzia governativa sarà cessata, allora avrà bensì negli introiti netti di che servire un interesse alle obbligazioni, ma correrà il pericolo di non avere quanto basti per servire gl'interessi e lo ammortamento delle azioni. Provi la Commissione a fare un computo, e veda se questo pericolo non esiste.

Ma poi questa disposizione ha il difetto che lo Stato dà direttamente per le obbligazioni una garanzia che va in seguito diminuendo, ed io non so come i portatori delle obbligazioni potranno apprezzare un titolo il quale ha una garanzia governativa che ogni anno diminuisce, e che infine sparisce.

Io capisco, o signori, che se continuassi a discorrere, stancherei la pazienza della Camera, che ho già messa abbastanza alla prova, e m'accorgo dai molti segni di impazienza, che quest'argomento è già stato trattato da me troppo a lungo per aspettarmi una maggiore condiscendenza dai miei onorevoli colleghi; mi permettano ancora pochissime parole intorno a due punti delicatissimi, intorno cioè alle multe ed alle indennità che si pagano per l'abbandono delle linee, ed avrò finito.

Io prego i miei colleghi di osservare che la questione della multa è una questione essenzialmente giuridica. La Camera la può certamente risolvere con una legge, ma deve risolverla dopo un maturo esame; ed io ho il diritto, mi si permetta questa parola, di maravigliarmi del poco che ne è stato detto dalla Commissione, e del poco peso degli argomenti coi quali si è tentato di giustificarne il condono.

In sostanza, si tratta di una perdita che fa lo Stato, si tratta di un corrispettivo che il concessionario ha calcolato

prima di fare la sua offerta, e che la Società ha assu
fra gli oneri del suo contratto. E questa grave questi
della quale ho indicato l'importanza pecuniaria, con quali
gioni la si risolve a favore della Società? Che cosa ha d
l'onorevole ministro? Ha trovato che non si erano app
vati i progetti. Ma basta questo, ha un valore qualun
questa affermazione? E non si ha a vedere la question
diritto in tanta precisione delle formole contrattuali? I
si ha a verificare per colpa di chi non furono approva
progetti? E pei progetti che furono presentati in rita
non è evidente la colpa della Società? E l'onorevole r
tore che cosa ci disse? C'era il brigantaggio; c'era imp
sibilità; l'equità impedisce l'applicazione delle multe.

Ma io osservo: non era previsto lo stato delle provi
meridionali? Non si è indicato nella discussione che il
gantaggio poteva esser causa di danni? E poi, c'era d
pertutto il brigantaggio?

Signori, una questione sopra una ventina di milioni
ritava studi ed indagini maggiori per vedere se lo St
dovesse adattarsi a questi sacrifizi, e se fosse veramen
caso in cui l'equità e la giustizia lo consentissero.

Ma perchè si mette una disposizione simile in un d
gno di legge che raggruppa interessi, lusinghe, spera
infinite, e che si discute in circostanze straordinarie ed
cezionalissime?

Signori, io dico che siffatta questione è stata trat
troppo leggermente. Nè vale in questo caso l'autorità
il signor ministro ha citato dell'onorevole nostro coll
Vegezzi.

Io ho grandissima stima di quel nostro onorevole coll
ma non posso dimenticare che egli è il consulente e l'
vocato della Società.

Io non vorrei certo pregiudicare la questione: la Soc
farà valere le sue ragioni, che saranno difese egregiame
e potrà vincere fors'anco la lite; ma per abbandonare

ragioni dello Stato, è d'uopo d'un esame serio ed imparziale.

E che cosa ho trovato nella segreteria della Camera di documenti per illuminarci? ho trovato una relazione del direttore generale ed un parere dell'avvocato della Società, e questo credo che non basti.

Riguardo ai compensi che si dànno alla Società delle ferrovie meridionali od ai suoi fondatori od appaltatori per i lavori che si abbandonano, mi permetta la Camera che io legga un brevissimo sunto di rapporto fatto dall'ispettore Rovere alla nostra Commissione incaricata di esaminare il disegno di legge.

Basterà la lettura con due parole di commenti.

Il quesito era questo:

« Quali elementi abbiano servito alla valutazione degli oneri enumerati all'articolo 17 della nuova convenzione in corrispettivo dei quali si accorda un supplemento di sovvenzione di lire mille al chilometro.? »

La risposta è la seguente:

« La Società all'atto della sua costituzione addivenne ad un contratto con vari appaltatori per la costruzione dei gruppi di linee, nei quali venne la concessione divisa, mediante una somma *à forfait* per cadauno di essi gruppi. L'appalto comprendeva il corpo stradale, l'armamento della via e le case cantoniere. Gli appaltatori della costruzione di questi gruppi non solo dovevano trovare quel giusto guadagno che la loro opera doveva meritare, ma ancora *un compenso sopra le perdite cui andavano soggette le azioni* emesse per la costituzione del capitale sociale di cento milioni, le quali per la massima parte erano state loro assegnate.

« La soppressione della linea da Pescara a Ceprano non poteva ledere gli interessi dei suddetti appaltatori perchè non potevano trovarvi guadagno stante l'insufficienza delle lire 250 mila presunte della sua costruzione, e la facoltà

riservata al Governo di assumerne esso stesso la esecuzione; non così intorno alla linea da Foggia ad Eboli nella quale si trovano interessati gli appaltatori Vannotti e Finardi e l'ingegnere Frascara a motivo della privazione dei guadagni e dei compensi che essi potevano ritrarre dalla costruzione dei tronchi di ferrovia che si vogliono sopprimere.

« L'impresa Frascara venne ad esserne maggiormente colpita perchè del tronco che costituisce il suo lotto da Salerno a Conza più non le rimarrebbe che il tratto meno costoso da Salerno ad Eboli. Di più essa ha già stipulato un contratto per l'esecuzione dell'intiero tronco da Eboli a Conza e l'accollatario *già procedette allo stabilimento di alcuni cantieri, e già ebbe a cominciare alcuni lavori sebbene di lieve entità.* Perdendo adunque ogni speranza di maggior guadagno e dovendo dare un'indennità al suo accollatario per la rescissione del contratto e per l'indennizzo dei lavori e delle provviste già eseguite doveva naturalmente elevare gravi pretese di compensi per la risoluzione del suo contratto con la Società, *pretese che ha formolato nella somma di nove milioni* e che la Società non potrà dispensarsi dallo sborsargli, *la perdita sola sul ribasso delle azioni cagionandogli un danno di più di cinque milioni.* »

Io non vado più oltre.

L'indennità consiste in quattro milioni per lavori non eseguiti, e in cinque milioni per la perdita sulle azioni.

Ma gli altri lavori non contengono il loro guadagno e questo guadagno non compensa queste perdite ipotetiche sopra lavori non fatti per colpa delle Società e a danno dello Stato?

E la perdita sulle azioni da che proviene?

Non proviene dal fatto proprio della Società? Le azioni si sono deprezzate per colpa del Governo, ovvero per colpa della Società, o pel modo con cui questa si è costituita e si è amministrata? Assolutamente non credo che questa specie di compensi sia ammissibile.

Conchiudendo il mio discorso, io dirò che il mio emendamento esprime la negazione del concetto e del sistema del Governo. Il mio emendamento è che si eseguisca la legge e che si osservino i contratti. Non consiglierò severità eccessiva, ma non approverò mai le condiscendenze illimitate.

Il mio emendamento esprime anche la mia opinione intorno alle nuove linee. Si facciano, ma pel loro prezzo, dopo studi sufficienti, ed ammettendo la concorrenza; insomma, maggiore severità amministrativa nelle grandi opere pubbliche.

Ecco i concetti che prevalgono nel mio emendamento e che raccomando alla Camera. Bisogna scegliere fra due partiti. Io non sono dubbioso sul risultato di queste nostre discussioni, io non m'illudo, ma sono tranquillo nella mia opinione, che non posso cambiare per quanto autorevoli sieno le persone che ne professano una diversa.

Il modo di risolvere queste gravi questioni che il Ministero ha prescelto, mi permetta il signor ministro dei lavori pubblici che io glielo dica, non procurerà un durevole trionfo alle istituzioni parlamentari. E quando siasi ottenuta questa che egli chiamerà una vittoria parlamentare sarà una vittoria di Pirro. Io non vorrei che di queste vittorie ne avessimo molte, perchè allora dovrei conchiudere dicendo: Iddio salvi il sistema parlamentare. (*Bravo! Benissimo!*)

L'emendamento dell'onorevole Depretis, messo ai voti, è dalla Camera respinto per alzata e seduta.

Seduta del 10 aprile 1865.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASSINIS.

Intorno alla seguente proposta della Commissione:

Il Governo del Re presenterà nella prossima sessione legislativa un disegno di legge per la classificazione delle ferrovie, e per la costituzione dei Consorzi provinciali e comunali allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee complementari della rete ferroviaria del Regno.

QUESTO provvedimento non può, a mio avviso, essere giudicato troppo severamente, perchè imponga un obbligo al potere esecutivo: abbiamo esempi molti nella legislazione di leggi siffatte.

Quanto alla proposta in sè stessa, io, in verità, amerei meglio che si procedesse per casi singolari; ma volendosi fare un provvedimento generale, bisogna vedere in quale dei due modi possibili possa farsi la legge. Se trattasi di fare una legge di classificazione di questa specie di opere pubbliche secondo date norme e dati principii, è opera difficile, ma meno male. Ma se mai si trattasse di compilare un disegno di legge nel quale le diverse opere da classificarsi in tutto il Regno fossero tassativamente indicate secondochè appartengano ad una piuttostochè ad altra categoria, allora non solo si tenterebbe opera molto difficile, ma assai pericolosa, in quanto che saremmo inevitabilmente condotti a quello che pur troppo può succedere, e direi anche succede, di dividere il Parlamento secondo gli interessi e non secondo i principii, di formare una maggioranza e una minoranza sopra gl'interessi materiali, e quindi di viziare l'ufficio del Parlamento, e di recar pregiudizio alla sua autorità.

All'articolo 6 gli onorevoli Briganti-Bellini e Checchetelli avevano proposto un emendamento relativo alla concessione di ferrovie all'industria privata per decreto reale e l'onorevole ministro dei lavori pubblici lo aveva accettato. — L'onorevole Depretis osserva:

Il ragionamento dell' onorevole ministro su questa proposta io non nego possa sembrare in apparenza fondato, sicchè paiono avversi alla libertà dell' industria privata coloro che fanno qualche osservazione.

In massima io non sono contrario ad un provvedimento informato allo spirito della proposta dell' onorevole Briganti-Bellini. Tuttavia mi permetto di osservare che qui sarebbe fuori di luogo: la sua sede è nella legge generale delle opere pubbliche. Questa legge l'abbiamo fatta un mese fa e sono ancora nelle mani del Ministero tutti i regolamenti e provvedimenti che ne sono la conseguenza e ne formano il complemento.

Ora noi in occasione di questa legge verremmo ad aggiungere una particella qualunque alle attribuzioni affidate al potere esecutivo. Non è questo, o signori, il mezzo più adatto a riordinare la nostra legislazione.

La questione è leggera in apparenza, ma in sostanza è anche una questione di ordine più elevato. In Inghilterra intanto si procede per casi singolari, ed è sempre il Parlamento che emana il *bill* per la concessione d'una ferrovia. C'è dunque una questione costituzionale. Poi qualunque sia la concessione a termini della proposta essa implica la diminuzione dei redditi dello Stato, perchè al potere esecutivo è data facoltà di dispensare dal pagamento dei dazii, di alcune tasse. E questa è una facoltà essenzialmente legislativa. Sicchè la questione diventa di prerogative dei grandi poteri dello Stato: si tratta cioè di vedere se le prerogative del Parlamento in questa parte debbano essere diminuite.

Queste sono questioni abbastanza delicate perchè non si debbano intromettere in una legge come quella che stiamo discutendo, che è tutt' affatto di un altro ordine; è una legge quella di determinazione di linee, una legge che approva dei contratti, dei privilegi tassativamente determinati. Quindi pregherei l'onorevole ministro di considerare se non sarebbe meglio di soprassedere su questa disposizione di legge, per vedere di farne un progettino a parte, studiando se per avventura non convenisse coordinarne le disposizioni col complesso della nostra legislazione in fatto di opere pubbliche.

Seduta dell'11 aprile 1865.

Presidenza del presidente CASSINIS.

Sempre sulla proposta degli onorevoli Briganti-Bellini e Checchetelli:

Io vorrei fare una mozione. Questa disposizione è generale e si riferisce a tutta quanta la legge. Perciò farei la proposta di rimandarla alla fine della legge. Se però si crede di non discutere immediatamente, malgrado il piccol numero dei deputati presenti, dirò le ragioni per cui non si può accettare.

Voci. Parli! parli!

Depretis. È un bel dire parli, quando ci sono trenta persone presenti! Bisogna considerare un po' la posizione di chi parla. Si parla, non per parlare, ma per persuadere; ed in materia così grave...

Jacini, *ministro dei lavori pubblici.* Sono tutte gravi.

Depretis. Ragione di più, perchè l'uditorio sia almeno in numero discreto... (*Interruzioni a destra*)

Parlino forte che almeno potrò rispondere; finchè non si fa che mormorare...

Correnti, *relatore*. Allora non si potrebbe più discutere di niente.

Depretis. Mi perdoni l'onorevole relatore, ma tra numero e numero evvi una differenza...

Romeo. A momenti vengono.

Depretis. A momenti vengono, dice l'onorevole Romeo, ma intanto siamo tutt'al più in quaranta, e a momenti saremo forse sessanta; ma, non importa; io dirò la mia opinione, poi il paese deciderà.

Quale è la nostra legislazione in fatto di strade ferrate?

La legge distingue due sorta di strade ferrate, le private e le pubbliche.

Le private, che possono essere benissimo strade industriali, non hanno bisogno nè di privilegio, nè d'alcuna specie di sussidio. È un'impresa affatto libera, e il Governo limita quindi la sua ingerenza a quello a cui non può rinunciare, cioè alla tutela dell'igiene e della sicurezza pubblica.

La legge definisce chiarissimamente le strade ferrate pubbliche.

Sono quelle che interessano le strade e le acque pubbliche ed hanno mestieri di un privilegio per l'esercizio dell'industria de' trasporti, hanno mestieri della facoltà d'espropriare forzatamente i beni altrui, di godere di speciali esenzioni dai dazi e dalle tasse comuni, e della speciale protezione di alcune penalità contro chi ne disturba il servizio, ricadono in proprietà assoluta dello Stato dopo un certo numero di anni, ed hanno annesso alla concessione un pedaggio sui transiti, in base ad una tariffa prestabilita.

Ora per le strade ferrate pubbliche noi abbiamo una massima fondamentale espressa nella legge sulle opere pubbliche che noi abbiamo adottato or saranno due mesi, e che dice: « La costruzione e l'esercizio di una ferrovia pubblica non possono altrimenti venir concesse che per legge, » ed è ovvio il comprendere i motivi di questa disposizione.

Al potere legislativo spetta di stabilire le pene, di esonerare dai dazi e dalle tasse e di riscuotere pedaggi.

Ora ci si dice che, affidando queste concessioni al potere esecutivo, si procede nel senso della libertà, perchè si rendono più facili le concessioni. Ma è poi vero che si proceda veramente in questo senso?

Prendiamo due esempi: nella legislazione del Belgio, noi vediamo, mano mano che le libertà si sono consolidate in questa parte, che le leggi sono divenute più restrittive delle facoltà che prima competevano al Governo. Prendete le legislazioni della Francia, e voi vedete il contrario: per le leggi dell'impero non sono sottoposte all'approvazione del Corpo legislativo se non quelle concessioni le quali importino un onere diretto alle finanze dello Stato.

Questo sia detto per togliere gli scrupoli a chi crede che l'opposizione alla proposta degli onorevoli nostri colleghi e del ministro possa qualificarsi d'illiberale.

A me pare poi che non sia punto conveniente di fare una eccezione, anzi di derogare alla legge comune, due mesi appena dopo che l'abbiamo riconfermata ed estesa a tutta Italia.

E poi, per quale ragione faremo noi questa eccezione?

È forse da sperare che di questa eccezione si trovi chi voglia usare?

È forse da sperare che avremo delle ferrovie costrutte da comuni soltanto, o dall'industria privata, a così favorevoli condizioni per lo Stato?

È probabile, è possibile?

(*Il deputato Briganti-Bellini Giuseppe fa segno di sì*).

Se l'onorevole Briganti-Bellini può, come accenna col capo, addurre un tale esempio, questo mi dimostra che la sua proposta è fatta in vista di un caso speciale. Ma allora io dico che vi saranno altri compensi, perchè io non vedo nelle condizioni attuali del credito chi si possa assumere una ferrovia con sì piccolo aggravio per lo Stato...

Jacini, *ministro dei lavori pubblici*. Ce ne sono parecchi.

Depretis. Il signor ministro dice che ce ne sono parecchi; ma, signori, credete veramente che ci sieno parecchi co-

muni determinati a costrurre delle strade ferrate senza il menomo sussidio dallo Stato, e col solo benefizio dell'abbandono e della diminuzione dei dazi sull'introduzione dei materiali da costruzione, col solo benefizio del condono della tassa di registro? Credete, signori, veramente, come dice il signor ministro, come affermano i proponenti, che vi sieno e vi possano essere parecchie di queste dimande? Ma quale difficoltà a presentarle alla Camera? Saranno di quelle leggi che, portate innanzi al Parlamento, faranno perdere molto tempo, incontreranno molte difficoltà? No, o signori, non ci vorrà che il tempo di sentirne la lettura negli Uffici, e poi di portarle alla discussione nella Camera, ove saranno votate, non solo senza difficoltà, ma con applauso.

Io quindi non vedo il motivo di sottrarre queste concessioni al loro giudice naturale, cioè, alla Rappresentanza del paese.

Io capisco come in certi casi, e massimamente per isfuggire a lunghe, e difficili, e animate dispute, si possa desiderare la delegazione di poteri legislativi al Governo, ma in cose così semplici, una delegazione non ha ragione di essere, corrisponde ad una abdicazione senza causa.

Altra difficoltà si è che noi con quella proposta potremmo essere vincolati da concessioni di cui non siamo in grado adesso di valutare la portata e le conseguenze perchè quella proposta non riferendosi a nessun capitolato normale, anzi siccome è una delegazione dei poteri legislativi, in certo modo il Ministero potrebbe non solo far una concessione con un capitolato il più anormale del mondo, ma potrebbe derogare alla legge comune, come lo può il Parlamento, con una legge nuova.

Supponete il caso della concessione di una linea che si voglia concedere per fare un favore o che so io? Sono vicine le elezioni generali, non è per far torto al signor ministro, ma qui consideriamo la questione in astratto; supponete, dico, una concessione col patto che il termine per

cominciare e finire i lavori sia di molti anni: che cosa può accadere?

Può accadere che il Governo faccia una concessione la quale stia nei limiti di questa proposta, cioè che non abbia dallo Stato altri sussidi che il ribasso dei dazi e l'abbandono della tassa di registro, ma che del resto vincoli l'azione dei privati e del pubblico, per modo che per lungo tempo quella ferrovia non possa farsi se non da chi ne ha la concessione.

Per tal modo una concessione in apparenza molto favorevole allo Stato non sarebbe che un mezzo d'influenze elettorali, un impedimento alle concessioni future, una speculazione che aspetterebbe tempo e circostanze per diventar buona, e non procurerebbe un vero benefizio nè al paese in generale, nè ad una parte di esso.

Che le cose possano riescire a queste mie supposizioni, me lo indica la nessuna indicazione di queste concessioni che si dicono in progetto, ed anche la condizione del credito la quale non permette che si facciano simili concessioni, e perciò è d'uopo presupporre compensi d'altro genere, e che in fin dei conti non saranno meno gravosi.

Io non voglio aggiungere altri motivi, dico che non vi è alcun bisogno, alcuna urgenza di fare una deroga simile *hic et nunc* alla legge comune.

Vi è poi anche un motivo di convenienza parlamentare, ed è che noi siamo agli ultimi giorni della nostra vita parlamentare, che ai nostri successori dobbiamo trasmettere intatte le facoltà che noi stessi abbiamo ricevuto, e che lo Statuto garantisce. Certo se ci fosse urgenza nell'interesse pubblico, io capirei che si domandassero e si dessero dei poteri al Governo, ma qui v'è nulla d'urgente, nulla cui non si possa agevolmente provvedere seguitando le norme delle leggi comuni.

Un provvedimento d'eccezione adesso, o signori, io credo che non sia punto nè poco giustificabile.

Io spero che il signor ministro vorrà persuadersi di ciò, e non vorrà fare su questa proposta una questione, non dico di Gabinetto, ma di puntiglio, sopra una questione che si è sottratta a tutte le indagini ordinarie della Camera, che non è stata a fondo esaminata dalla Commissione, che ci cade dal cielo così come uno di quei ranocchi portati in aria e gettati sulla strada dalla bufera, che ci farà perder tempo per poco che i miei colleghi vogliano interessarvisi, proposta sulla quale le opinioni non sono concordi, poichè non sono io solo che non credo nella sua bontà intrinseca, e che temo invece gli inconvenienti di essa: una proposta che in fin dei conti non otterrà nessun risultato utile, e può produrre dei danni, quello fra gli altri di dimostrare che noi procediamo molto leggermente nelle nostre riforme legislative.

All'articolo 6 così concepito:

A fare durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente legge, concessioni di ferrovie per decreto reale a favore dell'industria privata e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico tesoro.

la Commissione proponeva questa aggiunta:

Sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo V della legge del 20 novembre 1859 sulle opere pubbliche, e per la durata non maggiore di anni 90, incoraggiandole, ecc.

L'onorevole Sineo propone il seguente emendamento:

È fatta facoltà ai Consigli provinciali di autorizzare la costruzione di ferrovie nel perimetro di ciascuna provincia. Il Governo potrà incoraggiare queste costruzioni con l'esenzione, ecc.

L'onorevole Depretis osserva:

Io non dirò che due parole per provare che con la nuova proposta non si eliminano le difficoltà che io ho messo avanti.

La Commissione dice che la questione costituzionale sollevata ieri da me, non ha più la stessa importanza, in seguito alla variazione che la Commissione ha introdotto nell' articolo proposto.

In che cosa consiste questa variazione? Consiste nel limitare questa facoltà che si dà al ministro ad un tempo determinato. Con questo, dice l' onorevole relatore, non si tratta più di un'abdicazione, si tratta di una semplice delegazione che il Parlamento fa de' suoi poteri.

Ma, mi si perdoni, io dico che è un' abdicazione per un tempo limitato, ma non c'è nessuna differenza, e sta sempre l'inconveniente costituzionale da parte nostra che, senza necessità, facciamo un' abdicazione temporaria di diritti che spettano al Parlamento.

Quando sono imminenti le elezioni generali, quando un nuovo Parlamento deve succedere a questo, io dico che non è conveniente il diminuire, senza necessità, la pienezza dei poteri che spettano alla nuova Rappresentanza nazionale.

Dunque, quanto a questa obbiezione, non mi pare che le difficoltà da me sollevate si siano eliminate.

La Commissione ha soggiunto che, in conseguenza del grande riordinamento nelle strade ferrate che si fa con questa legge, è quasi sicuro che si sveglierà l'industria privata, che l'attività dei comuni prenderà un nuovo slancio e non prima veduto, che vi saranno molte domande di concessione a cui è necessario che il potere esecutivo possa da sè provvedere immediatamente. E questo è il motivo per cui anche l'onorevole Sineo venne nella determinazione, mi permetta di dire, un po' strana per parte sua, di assecondare la proposta di concedere queste maggiori facoltà al Governo.

Ma credete veramente che succederà questo? E se succederà, quale difficoltà nel dare questa sorta di concessioni, col mezzo del Parlamento? Quando non si domanderanno sussidi, quando non si domanderà altro che il condono di una parte dei dazi e della tassa di registro? Quale è il

tempo che sarà perduto dal Parlamento? Quale è l'utilità pratica di queste facoltà che si dànno al Ministero? Nessuna. In Inghilterra si passano di queste leggi a centinaia: da noi, quando vedremo il miracolo di queste benedette concessioni a condizioni così favorevoli, sarà un giorno di festa, e non perderemo sicuramente il tempo a discuterle, a meno che, non nella parte dei corrispettivi espressi e conosciuti, ma nella parte dei compensi sconosciuti ci fosse qualche cosa che meritasse l'attenzione del potere legislativo, e una disposizione che frenasse un abuso.

Ecco in che cosa consiste la questione.

L'onorevole Sineo sperava, specialmente considerando che il credito pubblico in altre parti d'Europa si è molto migliorato, chè lo sconto si fa ad un saggio bassissimo in Inghilterra ed in Francia, sperava, dico, che modificandosi l'amministrazione, anche in Italia debba succedere questo miglioramento. Ma crede l'onorevole Sineo, che questo cambiamento, nelle attuali condizioni d'Italia, debba aver luogo nel breve termine di due anni? Io non lo spero. Il piano finanziario dell'onorevole Minghetti, per restaurare le finanze, ne domandava quattro. Lo stesso onorevole Sella ne dimandava due.

Io non divido dunque queste speranze dell'onorevole Sineo che così rapidamente debba migliorarsi il credito italiano da permettere questa sorta di concessioni.

La Commissione ha tuttavia riconosciuto che rimaneva qualche cosa da fare, che la proposta, quale era stata presentata ieri, malgrado le variazioni che essa vi ha introdotte, conteneva ancora un tale difetto per cui meritava di essere nuovamente emendata, con nuove limitazioni di durata. Ma gli inconvenienti non consistono solamente nella durata, o signori; e le tariffe per cui date un privilegio esclusivo? Delle tariffe non se ne parla punto. E al tempo entro cui quelle Società concessionarie dovranno cominciare e finire i lavori, provvedete voi? E a tutte le questioni

tecniche di esecuzione provvedete? E come determinate i casi in cui le nuove strade faranno concorrenza alle antiche? A tutto questo voi non provvedete punto nè poco.

Ma veniamo al caso pratico, veniamo a supposizioni che non sono poi tanto lontane dal possibile e dal probabile.

Supponete una convenzione che sia fatta di una linea anche importante senza questi corrispettivi, ma col patto, che il termine per compiere il lavoro, che la misura della cauzione da depositarsi, che le tariffe da usarsi nell'esercizio della linea siano eccezionali, e allora che cosa avrete fatto? Avrete permesso che si faccia economicamente uno sconcio, e non avrete modo di ripararlo, perchè qui delegate al ministro, non la facoltà di fare una legge che lo stesso potrebbe correggere, ma la facoltà di stabilire dei contratti che non è più nella facoltà del Parlamento di riformare.

Per questi motivi io insisto nella mia opposizione a questo articolo e prego la Camera di voler pensarci sopra prima di ammetterlo. Io voglio sperare che questa proposta sarà respinta.

L'emendamento Sineo non è approvato.

Fu poi approvato dalla Camera l'articolo 6 col seguente emendamento:

A fare durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente legge concessioni di ferrovie per decreto reale a favore dell'industria privata, e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico tesoro, sempre sotto la osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge organica sulle opere pubbliche, e per la durata non maggiore di anni 90, incoraggiandole però con le esenzioni o franchigie già ammesse negli articoli 35, 50, 53, 54, 55 del capitolato d'oneri, approvato per la ferrovia da Gallarate a Varese con legge 11 agosto 1863.

All'articolo 2, che era rimasto sospeso, relativo alla vendita delle ferrovie ed alla vertenza Hambro. — Dopo che il ministro delle finanze ed il relatore, onorevole Correnti, hanno trattato le questioni di legalità, di politica, di convenienza e di opportunità, parlano in vario senso gli onorevoli Boggio, Boddi, Rattazzi, e l'onorevole presidente del Consiglio, il quale pone la questione di Gabinetto. — Osservazioni dell'onorevole Depretis:

Le mie osservazioni saranno molto brevi.

Qual'è il senso naturale di questo contratto Hambro che mi pare si cerchi di complicare con uno sforzo di ingegnose argomentazioni, mentre ai miei occhi pare così chiaro e così semplice?

Che cosa hanno convenuto le parti?

Quali erano le loro intenzioni?

Noi abbiamo, o signori, un contratto; esso trovasi concepito in termini molto chiari: « I portatori dei titoli del prestito saranno ammessi, in caso di vendita delle ferrovie dello Stato, a cambiare al pari questi titoli con le azioni della Società che ne faccia l'acquisto. »

Lanza, *ministro dell'interno*. No! no!

Depretis. Il ministro dice di no, leggerò il testo letterale dell'articolo.

Esso è così concepito:

« Nel caso in cui il Governo sardo si determinasse a vendere a qualche Compagnia le strade di ferro ipotecate in favore del prestito, i portatori dei titoli di tal prestito saranno ammessi a cambiarli al pari contro una somma corrispondente d'azioni al loro valore nominale. »

In queste parole si racchiude tutta la questione.

Ora in che cosa consiste questo contratto? Consiste in un prestito ipotecario con una condizione particolare, cioè con la condizione convenuta all'atto del prestito, con la quale al mutuante si dà un diritto eventuale alla comproprietà in

caso di vendita dello stabile ipotecato. A me pare che in questo modo sia chiarissimamente definito il contratto.

Adesso voi venite ad interpretare l'intenzione delle parti contraenti, chiamate in causa una persona rispettabilissima, quella stessa che ha negoziato l'imprestito, e quella persona dichiara che veramente le intenzioni delle parti non avevano questa significazione.

Voi avete fors' anche interrogata la Casa inglese presso la quale fu aperta la sottoscrizione, e può darsi che abbiate avuta la stessa risposta; ma credete voi con questo di aver accertato le intenzioni delle parti contraenti?

E prima di tutto dirò che non si ricorre alle indagini sulle intenzioni dei contraenti se non quando la lettera del contratto non sia chiara e dia luogo invece a dubbiezze; ma poi quali sono i contraenti?

Da una parte il Governo sardo, ed ammetto l'indagine delle sue intenzioni all'epoca del contratto; ma dall'altra quali sono i veri contraenti? E d'onde dobbiamo desumere le loro intenzioni con le regole ordinarie della ermeneutica legale?

Poco importa, o signori, la intenzione che avessero all'atto della stipulazione o l'onorevole conte di Revel o la casa Hambro se non l'hanno chiaramente espressa: i veri contraenti, le cui intenzioni bisogna adesso indagare, sono i soscrittori del prestito e gli acquisitori dei titoli: sono quelli i quali sulla fede del contratto e della legge hanno dato il loro denaro ed hanno acquistato i titoli cui erano annessi determinati diritti.

Poi vi è una considerazione che deve servire alla interpretazione a darsi a questo contratto, e questa consiste nel riferirsi al significato naturale di questo atto all'epoca della sua stipulazione. [illegible] considerate le condizioni delle Società industriali quali sono attualmente in quasi tutta l'Europa, ma se vi riferite a quell'epoca, allora vedrete le Società industriali quasi tutte col loro capitale costituito in

azioni ed in tal proporzione da rappresentare l'intero valore della proprietà.

Questa circostanza, che niuno finora ha notata, vi darà la spiegazione delle parole del conte di Cavour quando, sostenendo questo contratto in Parlamento, diceva che il prestito Hambro, anzi che rendere difficile la vendita delle strade ferrate e la costituzione di una Società acquisitrice, l'avrebbe facilitata, perchè le cartelle del prestito avrebbero formato una parte di quel capitale che altrimenti non si sarebbe potuto con facilità rinvenire.

In quanto agli argomenti dedotti dal piccolo numero delle opposizioni fatte, dacchè le opposizioni fossero fatte all'interno o piuttosto all'estero, dall'importanza delle persone o delle ditte che hanno elevati i loro reclami, dacchè questi reclamanti fossero piuttosto persone private o persone collettive, tutte queste circostanze, o signori, non influiscono per nulla sul merito della questione.

La questione era nell'interpretazione del contratto -secondo la lettera, se chiara ed incontestabile, e secondo le norme dell'interpretazione legale, se dubbio vi sia; la qualità e il numero dei reclamanti non influisce a risolvere la controversia.

Nè vale di più l'argomento esposto da chi dice che le azioni della Società lombardo-veneta non hanno corrispondenza con le strade ferrate ipotecate.

Come? Non hanno corrispondenza con le strade ferrate ipotecate che diventerebbero proprietà della Società lombardo-veneta? Ma dite, che cosa sono le azioni d'una Società di ferrovie? Non rappresentano la proprietà delle strade ferrate? L'azione è il titolo che serve agli azionisti per giustificare la loro comproprietà.

Ora perchè la Società lombardo-veneta non aumenta il numero delle sue azioni, questo vuol egli dire che le sue azioni non rappresentino la comproprietà non solo delle linee lombardo-venete, ma ancora delle nuove linee acquistate?

Adunque se i portatori dei titoli Hambro hanno un diritto eventuale alla comproprietà delle strade ferrate, questo diritto si estende ai titoli che la rappresentano.

Anche questo argomento quindi non regge.

Del resto, facciamo un'ipotesi, supponiamo che non si vendessero che le sole antiche linee dello Stato, quelle stesse che furono contemplate, quelle sole che i contraenti, al dire di taluno, potevano contemplare quando fu conchiuso il prestito Hambro, e supponiamo che si formi una Compagnia per queste sole linee; metterete voi in dubbio il diritto dei portatori delle cedole Hambro in questo caso?

Io vorrei un po' una risposta, prima di continuare nelle mie deduzioni; quanto a me credo che il diritto dei portatori dei titoli Hambro in questo caso non lo metterete in dubbio.

Ebbene, supponete che la Società si costituisca con un piccolissimo capitale in azioni, e un grandissimo capitale in obbligazioni, ma credete che in questo modo si potrebbe togliere di mezzo il diritto alla comproprietà a favore dei portatori dei titoli Hambro fino alla concorrenza del capitale a cui ora garantito questo diritto?

Io, signori, non lo credo. Nè vale il dire che le circostanze del Regno subalpino siano diverse da quelle del Regno d'Italia, che l'ingrandimento non era previsto, che il nuovo ordine di cose abbia rese necessarie, queste grandi combinazioni di strade ferrate; tutti questi argomenti, o signori, non ledono, non possono ledere il diritto dei mutuanti.

Ma dite un po', o signori: non somiglia il vostro ragionamento a quest'altro che alcuno potrebbe fare in un più modesto ordine di fatti? Portiamo questo contratto sul terreno delle contrattazioni civili, sul terreno degli atti privati, tra cittadino e cittadino. Supponiamo un creditore ipotecario, col quale siasi convenuto che in caso di vendita sarà preferito a condizioni eguali, e fino a concorrenza del suo credito, nell'acquisto di una parte dello stabile ipotecato; se il creditore gli dicesse: io procedo bensì alla vendita, ma non vendo solamente il fondo sul quale sta ipotecato il tuo credito, ne

vendo anche un pezzetto vicino; è un contratto diverso da quello che abbiamo previsto. Credete voi che questa obbiezione pregiudicherebbe il creditore nel suo diritto? Così se nel caso da me presupposto si rispondesse al creditore: io procedo bensì alla vendita dello stabile sul quale ti avevo assicurato un diritto, ma io non lo vendo ad una persona che posseda questo stabile solo; io lo vendo ad uno che ha molti altri fondi, per cui questo stabile ha un prezzo ed un valore speciale, confondendosi agli altri ch'esso possiede. L'acquisitore lo ha comperato per incorporarlo in una sua vasta tenuta; il valore attribuitogli è quindi diverso da quel che l'abbiamo preveduto, non può farsi luogo nè a comproprietà nè a divisione, e quindi il tuo diritto non trova una possibile applicazione. Credete voi che questi ragionamenti sarebbero ammessi per buoni?

Ancora una considerazione ed avrò finito.

Qui, o signori, noi disputiamo sopra una questione di credito, e voi ammetterete che in una questione simile ogni dubbio dev'essere eliminato. E credete che ogni dubbio sia eliminato, quando voi, dopo il contratto, avete riconosciuta la necessità di fare consulti, di procedere ad indagini, di sospendere la discussione, di rinviare l'articolo della legge alla Commissione, di convocare una numerosa assemblea di giureconsulti, e, tutto questo, perchè? Perchè il dubbio esiste, ed è assai grave.

Ora, il credito ed il dubbio sulla precisa osservanza del contratto non si possono conciliare insieme. Pensate dunque seriamente a tutte le conseguenze di un contratto oneroso, ormai fatto onerosissimo dal dubbio insorto su questa grave questione.

L'articolo 2 fu poi approvato nella successiva seduta. — E fu pure approvato il disegno di legge a scrutinio segreto (Voti favorevoli 156, contrari 88, si astennero 3). — Il Senato del Regno lo approvò il 13 maggio 1865.

(Legge 14 maggio 1865, n. 2279).

IX LEGISLATURA - SESSIONE 1865-66.

Convalidamento della elezione

L'onorevole Agostino Depretis fu rieletto nel Collegio di Stradella; la sua elezione fu convalidata dalla Camera il 22 novembre 1865.

Nomina a vice-presidente

Nella seduta del 7 dicembre 1875 l'onorevole Depretis fu eletto vice-presidente della Camera.

Provvedimenti finanziari

Nella tornata del 27 gennaio 1866 l'onorevole Scialoja, ministro delle finanze, presentò alla Camera dei Deputati un disegno di legge per provvedimenti finanziari, che si riassumono in questi principali capi:

1°. Sistemazione delle imposte dirette, fatta mediante diminuzione di fondiaria; assicurazione che l'imposta ridotta non sarebbe stata alterata; sottoposizione dei proprietari alla tassa personale sulle entrate, con certi riguardi di favore; limitazione della sovrimposta comunale a soli 50 centesimi sulla fondiaria; conferimento ai comuni della facoltà d'imporre tasse dirette locali sul valore locativo, o di famiglia, o su vetture, domestici, stemmi, ecc., o di licenza per arti, commerci, industrie e professioni;

2°. Introduzione di una tassa di produzione sul vino, riscontrata da una sopratassa sull'importazione del vino estero, e dalla restituzione della tassa all'esportazione;

3°. Aggiunzione delle farine, paste e degli olii alle materie di consumo soggette a dazi di consumo governativo, con l'abolizione dei diritti di entrata dall'estero.

Nella seduta del 19 febbraio la Camera deliberò di affidarne l'esame ad una Commissione speciale di quindici membri da eleggersi a scrutinio segreto ed a maggioranza assoluta.

Tale Commissione fu eletta nelle sedute 21, 22 e 24 febbraio e riuscì composta degli onorevoli Depretis presidente, Musolino segretario, Correnti relatore, Cordova, Casaretto, De Cesare, De Luca, Ricci Vincenzo, Rattazzi, Crispi, De Vincenzi, Lanza Giovanni, Minghetti, Sella e Mordini. — L'onorevole Correnti presentò la relazione alla Camera nella seduta del 24 aprile 1866. — La discussione alla Camera ebbe luogo nelle sedute dal 7 maggio al 6 giugno 1866.

CAMERA DEI DEPUTATI

—

Seduta del 10 maggio 1866.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI

Sulla proposta degli onorevoli Castellani, Giordano Luigi, Arcieri ed altri per sospendere la discussione di questo disegno di legge incaricando il ministro delle finanze di sostituire il sistema della quotità a quello del contingente per la ricchezza mobile e di togliere ai facoltosi la deduzione delle prime 250 lire imponibili sulle basi proposte dalla Commissione finanziaria. — Osservazioni dell'onorevole Depretis, presidente della Commissione:

A nome della Commissione io debbo esporre alla Camera qual'è la sua opinione sulla proposta sospensiva presentata dall'onorevole Castellani.

La Camera per provvedere ai bisogni della finanza ha creduto di onorare della sua fiducia una Commissione di 15 deputati, nominandoli per modo inconsueto e straordinario. Questa Commissione attese al suo còmpito con assiduo lavoro che durò due lunghi mesi, ed infine, continuamente sollecitata dalla pubblica opinione e dalla necessità che essa più di tutti vedeva di un provvedimento urgente, ha presentato alla Camera il suo lavoro formolato in un disegno di legge.

La Commissione ha spiegato le ragioni del suo schema per mezzo del suo relatore, e non è certamente ad essa che spetta di fare il panegirico del sistema che vi ha proposto; tuttavia mi sia lecito dire, che un pregio non credo si possa contestare al progetto della Commissione, e questo pregio si è che senza nuove spese, senza creare nuovi meccanismi amministrativi, senza aumentare la troppo numerosa

burocrazia che tante volte fu deplorata come un danno del paese, senza perdere tempo, senza esperimenti arrischiati, col sistema proposto dalla Commissione si riescirebbe a procacciare all'erario tanti maggiori introiti per 130 o 140 milioni nel prossimo esercizio, e forse per 60 milioni anche nell'esercizio corrente.

Naturalmente, signori, quando sorsero sull'orizzonte politico le nubi che ci commossero, e ci rallegrarono ad un tempo, la Commissione non poteva non fare a sè stessa la domanda, della quale è un'espressione l'ordine del giorno dell'onorevole Castellani, cioè a dire se fosse questo il momento opportuno in cui si dovessero proporre tutti questi provvedimenti, in cui si dovessero domandare al paese questi nuovi e gravi sacrifizi. Ma, o signori, la Commissione non ha potuto nascondere a sè stessa, come non vuole e non deve nascondere al paese, la condizione delle finanze, e siccome questo lungo esame le aveva dimostrato da un lato che non è punto disperata la condizione delle finanze italiane, ma dall'altro essere assolutamente necessario che alle finanze si provveda immediatamente se non vogliamo davvero vederle in fondo e a tale stato ridotte che nessuna forza forse le potrebbe far risorgere, innanzi a questa che pure è una suprema necessità, la Commissione si è domandato se, malgrado queste straordinarie circostanze, non avessimo il diritto di domandare al patriottismo dei nostri colleghi che innanzi alla battaglia delle armi si combattesse e si vincesse la grande battaglia delle finanze. (*Vivi segni d'approvazione*)

Perchè, o signori, ricordatevi bene che al credito pubblico, ed a quegli stessi bisogni straordinari a cui il ministro delle finanze dovrà pure provvedere con mezzi straordinari quando sorga una guerra nazionale, il solo vero, solido, effettivo, potente aiuto che egli possa invocare è quello di un provvedimento che aumenti entro giusti limiti le risorse ordinarie dello Stato.

Egli è quindi in faccia a queste necessità che la Commissione pei provvedimenti finanziari ha persistito, e persiste nel chiedere la discussione del suo disegno di legge, e si rivolge alla carità cittadina dei suoi colleghi, domandando a loro di respingere la proposta sospensiva, e di entrare senz'altro nella discussione dei provvedimenti che furono presentati dalla Commissione. (*Bravo! Bene!*)

L'onorevole Castiglia propone sulla mozione sospensiva l'ordine del giorno puro e semplice, che viene dalla Camera approvato.

Sulla seguente proposta degli onorevoli Accolla, Nicotera e Pianciani:

Per l'anno 1866 saranno applicati due altri decimi straordinari di guerra su tutte le imposte, ad eccezione del sale.

Chi ha letto la relazione sarà agevolmente convinto che la Commissione non può assolutamente accettare questa proposta. A parere della Commissione questa proposta avrebbe per effetto di rendere incomportabili le gravezze che sono già abbastanza gravi. Io credo che molti dei nostri onorevoli colleghi (me lo perdonino) non abbiano ben considerato il lavoro che la Commissione ha compiuto, il quale è un lavoro di ripartizione più equa dell'imposta, un lavoro di riordinamento, un lavoro inteso ad ottenere un migliore equilibrio delle varie imposte esistenti, anzichè un progetto di tasse nuove.

Ora, una proposta qual'è quella testè presentata che, serbando invariate le attuali imposte, le aumenterebbe ad un tratto nientemeno che del 30 per cento senza che un tanto peso sia più comportabilmente ripartito, questa è tale proposta alla quale la Commissione non potrebbe mai acconsentire, perchè è la negazione di tutte le sue convinzioni, come è la contraddizione di tutto il sistema che la Commissione ha presentato alla Camera.

Sul controprogetto dell'onorevole Musolino, inteso a colpire con una tassa la rendita di tutti i cittadini, qualunque ne fosse la provenienza, secondo le dichiarazioni da essi presentate:

Voglio solamente dire due parole all'onorevole collega Musolino, il quale in ordine al sistema da lui ideato, si è sempre trovato in dissenso in seno della Commissione. Oltre di che, debbo pure dire una parola sopra il dissenso tra l'onorevole Musolino e gli altri membri della Commissione, anche sul conto delle cifre, ossia del disavanzo che egli pronostica alla fine del 1866, secondo i suoi computi, nella cifra di 500 milioni.

Musolino. Perfettamente.

Depretis. Ora, io credo che l'onorevole Musolino confonde due cose che devono essenzialmente considerarsi come distinte, e queste due cose sono la situazione finanziaria e la situazione del tesoro.

La situazione finanziaria comprende tutti gl'introiti fatti e tutti quelli da farsi, ossia i crediti o residui attivi, come comprende tutte le spese fatte ed anche tutte quelle da farsi, ossia i debiti che chiamiamo ordinariamente i residui passivi.

Invece la situazione del tesoro è una cosa tutto affatto diversa, e può darsi che lo Stato, come un privato, abbia perfettamente equilibrato il suo bilancio attivo col suo passivo, cioè le sue entrate incassate e da incassarsi colle sue spese fatte e da farsi, ma si trovi poi in questa singolare posizione che le spese arrivino inesorabili e pronte, gl'introiti invece ritardino e si facciano aspettare e molto al di là delle previsioni. Ecco perchè uno Stato, anche col bilancio perfettamente equilibrato, ha bisogno di emettere dei valori circolanti, di stabilire quello che si chiama il debito fluttuante, rappresentato da Buoni del tesoro, i quali sono un

vero debito dello Stato, ma contrapposto ad un credito, ed hanno questa speciale destinazione di anticipare allo Stato quegl'introiti che arrivino in ritardo nelle sue casse.

Io credo che l'errore dipenda da questo.

Ora, a meno che i documenti che furono comunicati alla Commissione non sieno esatti...

Musolino. Sono esattissimi; bisogna solo saperli leggere.

Depretis. Se sono esattissimi, allora mi permetta l'onorevole Musolino che io gli dica che sarà facile leggerli e conoscere la verità.

La situazione finanziaria al 30 settembre 1865 colle previsioni al 30 dicembre dello stesso anno, noi l'abbiamo sott'occhio.

Ebbene che cosa ci dice questa situazione finanziaria che tutti i deputati possono leggere? Essa ci dice che l'esercizio di quell'anno si chiude con 81 milioni e non so quante migliaia di lire di attivo...

Musolino. Ah! ah! Perdoni.

Depretis. È presto fatto a vederlo.

Musolino. Ed è per ciò che io dico che bisogna saper leggere.

Presidente. Ma la prego di non interrompere: Ella non ha la parola.

Depretis. Consulto il documento che ho citato. Ecco: io trovo a pagina LXIX che il disavanzo (ho detto attivo per isbaglio) per l'anno 1865 è appunto presunto in 81,220,000 lire...

Musolino. Come si farà fronte a questo disavanzo?

Depretis. Si farà fronte con mezzi straordinari, ma fatto sta che il disavanzo dell'anno 1865 viene indicato nella somma di lire 81,220,000.

Quale sarà il disavanzo del 1866? Il disavanzo di quest'anno non lo possiamo desumere, se non dall'ultimo progetto di bilancio che ci fu comunicato dal Ministero. Ora questo progetto di bilancio ci dice che il disavanzo presunto

pel 1866 sarà, non contata la tassa sulla ricchezza mobile di cui ci occupiamo, della somma, se non erro, di 187 milioni. In totale adunque il disavanzo sarebbe di 248 milioni, e non di 500.

E se si dovesse andare avanti nell'esame, io dovrei dedurre da questa deficienza, da verificarsi al fine del 1866, tutte le nuove o maggiori entrate che colla legge che stiamo discutendo noi siamo per dare alle finanze dello Stato.

Io credo dunque, lo ripeto, che l'onorevole Musolino abbia scambiato la deficienza finanziaria colla deficienza in cui può trovarsi il servizio del tesoro; il che è cosa tutt'affatto diversa.

Io ho creduto di fare questa rettificazione per ristabilire la verità delle cifre. Ora mi permetto anche una parola sul sistema dell'onorevole Musolino.

Io lodo le sue buone intenzioni: il suo scopo è santissimo: ma io credo che il difetto del suo sistema stia nella sua applicazione. Egli spera che, applicando il sistema delle consegne a tutte le entrate dei beni mobili ed immobili, si possa ottenere consegnata dai contribuenti, ed accertata poi tanta rendita imponibile da ricavarne 500 o 600 milioni. Ma l'onorevole Musolino mi permetterà di osservare che, se con un sistema di verificazioni e di accertamenti fatti con molto maggiori garanzie, e molto maggiori cautele, non si riesce che ad ottenere una rendita imponibile molto al disotto di quella indicata da lui, ma vuol egli credere poi che col metodo spicciativo da lui indicato si possa ottenere una rendita da poter fare entrare nelle casse dello Stato la somma che egli ha annunziata? Quanto a me non lo credo, ed è su questo punto che principalmente siamo in dissenso: io credo che le sue previsioni non riceverebbero il battesimo della pratica e fruttuosa attuazione, e in ciò sta la divergenza tra gli altri commissari e l'onorevole nostro collega Musolino.

Il controprogetto dell'onorevole Musolino, posto ai voti, è dalla Camera respinto.

Seduta dell'11 maggio 1866.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI.

Sulla proposta degli onorevoli Gibellini, Castellani ed altri per una tassa unica sulla rendita da sostituirsi ai titoli I, II, III del disegno di legge della Commissione, dopo le osservazioni del relatore, onorevole Correnti e dell'onorevole Minghetti, l'onorevole Depretis dichiara:

Io AGGIUNGERÒ ancora qualche osservazione a nome della Commissione intorno alla proposta dell'onorevole Gibellini e intorno ai ragionamenti con cui ha creduto di avvalorarla.

Presidente. Ha dichiarato di non insistere.

Depretis. Non importa: vi sono delle accuse così gravi gettate dall' onorevole Gibellini contro la Commissione che io mi credo in debito di rispondervi. Epperciò io mi rivolgo alla cortesia della Camera perchè voglia concedermi di dire brevissime parole.

Io, dico il vero, ho faticato un po' a comprendere il sistema dell'onorevole Gibellini e, quantunque abbia letto il suo progetto ed ascoltato il suo discorso, non è senza fatica che io sono riuscito ad afferrarne l'intero concetto.

L'onorevole Gibellini che cosa propone? Propone di mantenere intatta l'imposta fondiaria qual'è; prima ne dedusse anche il decimo di guerra: oggi ha avuto la compiacenza di consentire che questa sovratassa rimanesse. L'onorevole Gibellini, modificando radicalmente la legge sulla ricchezza mobile, sopprime la diversificazione, che è appunto quella parte della legge che, con debita venia del signor Gibellini, la rende più conforme alla giustizia per consenso della Camera e dei più eminenti pubblicisti che hanno trattato questa materia.

Il signor Gibellini non ammette la deduzione delle annualità passive, come non tien conto delle annualità attive: la tassa su queste e su quelle si riscuote dai debitori col mezzo della ritenuta, e siccome l'imposta fondiaria la mantiene qual'è, viene a favorire la proprietà fondiaria e l'industria agricola.

In quest'ultima parte, l'idea dell'onorevole Gibellini è certamente lodevole. In fatti che avviene adesso? La proprietà fondiaria è tassata senza deduzioni, sulla base dei catasti. Più, con la tassa della ricchezza mobile sono colpiti i capitali ipotecari o chirografari dei proprietari ed agricoltori, e questa tassa, nelle attuali condizioni del credito, cade sui debitori. Tutto al più è questione di qualche ritardo nell'applicazione, se pure il contratto di mutuo non ha prevista l'eventualità della tassa, e non ha obbligato il debitore a rimborsarla, il che è ormai consueto.

Ora l'onorevole Gibellini consentendo al proprietario debitore la facoltà di ritenere la tassa sulla annualità dovuta al suo creditore, viene in fatto a schivare il doppio peso che, secondo la legge che ebbe vigore fino ad ora, dovrebbe sopportare di una tassa sulla rendita fondiaria, e di una tassa sull'annualità del debito ipotecario ond'è gravata.

In questa parte adunque l'onorevole Gibellini verrebbe col suo sistema a sollevare la proprietà fondiaria, troppo gravata, com'egli dice, dalle leggi vigenti, ed io lodo in questa parte la sua intenzione.

Ma trovo poi che l'onorevole Gibellini ha ingiustamente combattuto quell'articolo 14 della Commissione, il quale fu ideato e proposto anche per far scomparire questa doppia imposta che viene a cadere con manifesta ingiustizia sulle proprietà fondiarie. Ammettendosi la deduzione dalla rendita consegnata delle annualità dei debiti ipotecari, naturalmente questa rendita non viene più ad essere colpita con la tassa sulla rendita che una sola volta.

E noti la Camera, che la valutazione, come ciascuno ha potuto vedere, fatta dalla Commissione è moderatissima,

poichè abbiamo calcolato la rendita dei terreni e dei fabbricati di tutta Italia in un migliaio di milioni, abbiamo calcolato il debito ipotecario in 280 milioni, l'imposta in 120 milioni; abbiamo ritenuta una deduzione di 400 milioni e una rendita imponibile di 600 milioni, ai quali applicando l'aliquota del 4 per cento, si ottengono 24 milioni. I quali si ripartiranno molto più equamente di quel che si ripartiscono col mezzo dei ripartitori catastali, inquantochè da questa tassa sull'entrata fondiaria saranno colpiti meno i beni più gravati di debiti ipotecari, saranno colpiti meno appunto quegli stabili indicati dall'onorevole Gibellini che hanno la tassa catastale così elevata da portar via, come egli dice, il 20, il 30, il 40 per cento del reddito. Non posso negare che m'ha fatto meraviglia il vedere l'onorevole Gibellini, così tenero della proprietà fondiaria e dell'industria agricola, combattere appunto quella sola parte del progetto della Commissione che avrà per risultato di recare un sollievo a questa industria.

Egli poi, l'onorevole Gibellini, ha detto replicatamente che il suo sistema è finanziariamente migliore, che darà al tesoro una somma assai più rilevante di quella che promette il sistema della Commissione, ed ha fatto anche un conto che, se ho bene afferrato, è costituito da queste cifre. La ricchezza mobile dà una rendita netta di 1,288,000,000; aggiungete 200,000,000 di rendita dello Stato; aggiungete 10,000,000 per gli interessi dei Buoni del tesoro; 34,000,000 per garanzie delle strade ferrate; avrete la somma di lire 1,532,000,000. Deducete per la tassa graduale posta sulle somme inferiori a lire 600 e che sarebbe dell'1 per cento, 132,000,000; resta di netto a tassarsi 1,400,000,000. Su questa rendita netta, stabilite una tassa del 10 per cento ed avrete 140,000,000, quindi molto di più di quello che vi dà la Commissione.

Prima di tutto debbo osservare che alcune cifre sono congetturali. Tale quella che valuta la rendita dello Stato

in 200 milioni. Intorno a ciò poco sappiamo, poichè le statistiche finanziarie sono molto incomplete, e la Commissione stessa, benchè abbia fatto tutto il possibile per illuminarsi, ha potuto ottenere ben poco.

Avrei molto a dire intorno alle garanzie, ma voglio esser breve: mi limiterò ad osservare che le Società industriali, essendo già tassate, essendo tassate le loro azioni e le loro obbligazioni, una tassa sulle garanzie, riuscirebbe ad una strana duplicazione.

Passiamo ad altre osservazioni.

L'onorevole Gibellini non ha avvertito ad una cosa molto importante: l'esempio dell'Inghilterra che non ammette diversificazione, e che egli ha voluto copiare, non calza al caso nostro. Non ha avvertito che abbandoniamo adesso il compressore del contingente, e che la nostra tassa è molto più grave che in Inghilterra. Ora, per far venire a galla la ricchezza mobile, bisogna adoperare dei mezzi e dei controlli serii ed efficaci.

Ora, quali sono i mezzi ed i controlli dell'onorevole Gibellini?

Mi spiegherò con un esempio: l'onorevole Gibellini sa dalle statistiche e dai computi somministrati dal Ministero che abbiamo una rendita di 280 milioni annui costituita dal debito ipotecario; questa annualità, tassata come vorrebbe l'onorevole Gibellini, darebbe allo Stato 28 milioni, come vorrebbe la Commissione, darebbe 22 milioni e 400 mila lire.

L'onorevole Gibellini, su questa annualità, fa esigere la tassa dai debitori che ne fanno poi la ritenuta, il che vuol dire che i proprietari, che hanno un debito ipotecario, rimborsano a sè stessi una parte della tassa fondiaria che colpisce i loro beni, a meno che non siasi nel contratto di mutuo pattuito il contrario. Ma allora questi 280 milioni che devono essere tassati con un'aliquota del 10 per cento, in che cifra sono compresi? Sono in quella dell' imposta fondiaria annuale, o nei 1400, milioni su cui messa la tassa con

l'aliquota del 10 per cento, il signor Gibellini spera i maggiori introiti pel tesoro? Io sarei desideroso di saperlo, perchè non vedo la pratica possibilità di applicare col suo sistema una tassa che aumenti, almeno per quanto riguarda le annualità ipotecarie, le risorse del tesoro.

Rifletta poi l'onorevole Gibellini alle variazioni che si sono introdotte nella nostra legislazione civile: rifletta che per iscrivere o cancellare una ipoteca, non abbiamo più bisogno di un atto pubblico; basta di avere un atto per scrittura privata, che, tenuto in pronto per quando sorge il pericolo, basta per prendere iscrizione.

Rifletta ancora l'onorevole Gibellini che la proprietà fondiaria non ha solamente a suo carico dei debiti ipotecarii, ma anche degli altri pesi, che naturalmente costituiscono un attivo per altri contribuenti. Ora, come porre in luce queste attività e queste rendite se debbono tassarsi col sistema della ritenuta che si fa direttamente dagli stessi debitori, i quali sono i possessori degli stabili gravati dalla imposta fondiaria che rimarrebbe inalterata?

Un'altra osservazione debbo fare sul punto delle quote minori e minime.

L'onorevole Gibellini spinge le sue quote da colpirsi con tassa minore, cioè coll' 1 per cento, sino a 600 lire e dice: dedurrete per questa tassa minore 132 milioni. Ma come fa questo conto l'onorevole Gibellini? Su quali dati ha fatto il suo conto per inferirne che la perdita debba limitarsi a 132 milioni? Bisogna che l'onorevole Gibellini abbia la bontà di esaminare con qualche attenzione i risultati delle operazioni di distribuzione dell'imposta sulla ricchezza mobile che furono pubblicati dal Ministero delle finanze e distribuiti ai deputati; s'egli vorrà esaminarli con attenzione troverà un fatto che ai miei occhi ha una grande importanza. Il fatto è questo. Noi abbiamo il reddito netto accertato di 1288 milioni, quindi una media generale su tutti i contribuenti che sono in numero di 1,218,008 di 1,060 lire. Ma questa,

signori, sapete che media è? È la media di tutto lo Stato. Ora i calcoli sulla media in tal modo stabilita sono molto incerti. Infatti, se andiamo più avanti nel nostro esame e vogliamo vedere quali siano le medie, quando da questa somma complessiva si discende alle somme parziali, se spezziamo questa somma complessiva e la dividiamo per provincie, vediamo che le proporzioni mutano. Così, per esempio, sapete che media dà la città di Torino? Invece di 1060 troviamo la media di circa 3 mila lire. E passando alle provincie noi troviamo delle medie minori di 800, di 700, ed anche di 600 lire. Una provincia, Reggio di Calabria, ha una media di 544 lire. Io lascio pensare all'onorevole Gibellini quali saranno le conseguenze del suo sistema applicato a cotesta provincia, mentre esso colpisce la ricchezza mobile con la tassa graduale solamente dell'1 per cento.

Che se vogliamo discendere ai comuni, si troverebbero anomalie anche maggiori.

Io per me credo che, col sistema dell'onorevole Gibellini, si diminuirebbero considerevolmente gli introiti e che assolutamente non vi si può fare assegnamento per un introito notevole a vantaggio delle finanze.

Del resto, poichè l'onorevole Gibellini insiste, e insiste replicatamente e vivamente sulla domanda: è vero o non è vero che avete violato lo Statuto, che ci sono delle proprietà più tassate delle altre, e che questa disuguaglianza nelle tasse voi la mantenete? Rispondo che, quanto all'imposta fondiaria, è invece l'onorevole Gibellini che la mantiene intatta, senza migliorarne l'assetto come la Commissione: rispondo ancora che vi è una parte della proprietà fondiaria sulla quale a nome dello Statuto, l'onorevole Gibellini, egli stesso, dovrà ammettere che una qualche tassa, anche fatta astrazione dalle circostanze straordinarie in cui si trova la finanza dello Stato, una qualche tassa è giusto che s'imponga, ed è quella che costituisce l'industria agricola, inquanto non è contemplata dalla legge sulla ricchezza

mobile. L'onorevole Gibellini mi ammetterà non essere conforme allo Statuto che l'industria agricola, esercitata dal povero fittaiuolo, dal povero mezzadro, sia tassata, e che l'industria agricola esercitata direttamente dal proprietario che fa egli stesso l'agricoltore debba restare immune. Io domando se questo è conforme allo Statuto, domando all'onorevole Gibellini, se, trattandosi di un ordinamento complessivo dei tributi, nel quale la necessità spinge la Commissione fino a tassare il sale, fino ad aumentare una tassa che colpisce in ragione inversa della ricchezza, si possa giustamente esimere dalla imposta quella parte della rendita netta di un immobile, la quale, in fin dei conti, rappresenta sempre un'annualità non colpita da alcuna tassa diretta. Crede egli che questo sia conforme allo Statuto? E poichè si è tanto insistito su questo punto, permetta l'onorevole Gibellini che io dica anche una parola sulla sua proposta che si riferisce ai dazi interni di consumo, proposta che egli ha fatto con l'intenzione di renderla più conforme allo Statuto.

Che cos'è la proposta dell'onorevole Gibellini intorno alla ripartizione dei dazi interni di consumo? Egli li ripartisce col mezzo di una capitazione, cioè nei comuni aperti in ragione di 2 lire per testa, e nei comuni chiusi in ragione di 3 lire. Io vorrei un po' sapere se l'onorevole Gibellini ha esaminato le conseguenze di questo modo di riparto.

Io prendo la città di Napoli come il comune più popoloso dello Stato. Ebbene, Napoli ha, secondo la statistica officiale, 447,000 abitanti: applicate alla città di Napoli la ripartizione del dazio di consumo, e valutatelo in ragione di 3 lire per testa, avrete 1,340,000 lire. Credete voi che questo dazio sia proporzionale al consumo di quella ricca e popolosa città? Ma quanto frutta il dazio di consumo attuale? Circa 12 milioni, nove volte la misura proposta dall'onorevole Gibellini.

Potrei addurre infiniti esempi, ma mi basta di accennarne alcuno perchè non voglio tediare la Camera con cifre, avendone forse perpetrate troppe.

La Commissione ha avuto dal Ministero la comunicazione del bilancio attivo di 17 comuni dello Stato. Fra essi le città principali, ed altre, direi quasi, prese a caso in varie parti d'Italia: io vi ho aggiunto un'altra città, e così sono 18. Volete sapere quale risultato mi dànno, appunto sul dazio di consumo, questi 18 comuni d'Italia, che nel complesso hanno 1,900,000 abitanti? Questi comuni percevono adesso circa 44, o 45 milioni dai dazi di consumo, cioè la metà dell'introito di tutti i dazi interni di consumo dello Stato, che sono circa 88 milioni, il che vuol dire che 1,900,000 abitanti di queste 18 città d'Italia dovrebbero, secondo la proposta dell'onorevole Gibellini, pagare 5,700,000 lire e ne pagano invece 45 milioni.

Da ciò la Camera può giudicare se la proposta dell'onorevole Gibellini sarebbe conforme allo Statuto applicando ai comuni rurali il dazio consumo in ragione di lire 2 per testa, mentre è troppo evidente che ivi manca la consumazione tassabile, mentre i grossi centri di popolazione sarebbero stranamente alleggeriti.

Del resto ognuno può vedere dalle tavole che ci furono distribuite, che 360 comuni pagano più di due terzi del canone che pel dazio consumo perceve lo Stato, e gli altri settemila e più comuni d'Italia pagano meno dell'altro terzo; e quanto a popolazione più di 19 milioni di canone sono sopportati da 360 comuni con una popolazione di 5,100,000 abitanti, mentre 16 milioni e mezzo di abitanti pagano allo Stato un dazio di consumo che è appena di 8 milioni. Vede la Camera da queste cifre come debbano assolutamente giudicarsi infondate le accuse che l'onorevole Gibellini ha mosse contro la Commissione. Le cifre ognuno può consultarle, e nessun ragionamento è più eloquente di esse.

La proposta degli onorevoli Gibellini, Castellani ed altri è dalla Camera respinta.

All'articolo 1 del disegno della Commissione così concepito:

L'imposta fondiaria sui terreni per l'anno 1866 sarà riscossa in conformità della legge 14 luglio 1864, numero 1831, fatta deduzione da ciascun contingente compartimentale dell'imposta sui fabbricati che vi era unita, e che ne fu stralciata per effetto della legge 24 gennaio 1865, numero 2136.

l'onorevole Nervo propone quest'aggiunta:

Prima che il riparto dell'aumento d'imposta fondiaria, assegnato dalla suddetta legge alle provincie liguri e piemontesi, sia eseguito sulla base della rendita dei beni rustici, accertata secondo il prescritto dell'articolo 4 della stessa legge, sarà proceduto alla revisione delle risultanze di tale accertamento.

L'onorevole Depretis osserva:

La Commissione, a dir vero, non potrei in questo momento consultarla, dirò tuttavia che io non ho perfettamente compresa la proposta dell'onorevole Nervo.

Credo che con qualche spiegazione potrà l'onorevole Nervo chiarire il suo concetto.

La legge attuale vuole che sia distribuita la tassa fondiaria delle provincie subalpine, dietro le consegne che si sono fatte e il cui processo di accertamento non è ancora finito, perchè, per quanto ho rilevato da un documento comunicato dal ministro alla Commissione si hanno per tutte le provincie i risultati delle consegne dei proprietari, si hanno i risultati del giudizio dei periti governativi, si hanno i risultati delle Commissioni di sindacato, ma non si ha ancora per nessuna provincia il giudizio delle Commissioni di appello e il finale accertamento delle rendite. Così l'operazione non è ancora compiuta.

Ora l'onorevole Nervo sa che una volta compita questa operazione essa deve servire alla distribuzione delle quote individuali d'imposta per tre stadii diversi, cioè prima nel

consorzio, poi nelle provincie, poi in tutto il compartimento, e quest'ultima ripartizione deve farsi in un modo più solenne, sentito il Consiglio di Stato. Io vorrei sapere di quale revisione intende parlare l'onorevole Nervo, e in ogni modo vorrei ch'egli spiegasse più chiaramente il suo concetto. Noterò anche che il posto più conveniente ove si potrebbe collocare la sua proposta e dove potrebbe farsi qualunque ragionamento intorno alla distribuzione della fondiaria, sia alla discussione dell'articolo 14. Noterò ancora all'onorevole Nervo che noi non facciamo con questa legge che autorizzare il Governo a riscuotere l'imposta fondiaria quale è determinata dalla legge di conguaglio per l'anno 1866, cioè per un esercizio che è già in corso, e però io lo pregherei di spiegare il suo concetto, e di dire se non sarebbe più conveniente di rimandare ad altro tempo questa discussione.

In seguito alle dichiarazioni del ministro delle finanze, l'onorevole Nervo ritira l'aggiunta proposta e l'articolo 1 è dalla Camera approvato.

Seduta del 12 maggio 1866.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI.

All'articolo 4 così concepito:

La imposta sui redditi della ricchezza mobile è stabilita per il 1866 nell'aliquota uniforme dell'8 per cento sopra il reddito imponibile di ciascun contribuente.

Quando i redditi di ricchezza mobile contemplati nel secondo e terzo capoverso dell'articolo 24 della citata legge non sono superiori alle 250 lire imponibili sono esenti da imposta.

I redditi di ricchezza mobile contemplati nel primo capoverso dell'articolo 24 della legge saranno tassati su tutto l'ammontare loro ancorchè inferiori alle 250 lire imponibili.

Quando, tenuto conto degli altri redditi derivanti o da ricchezza mobile contemplata nel primo capoverso dell'articolo 24 della legge suddetta o da beni stabili spettanti allo stesso contribuente, questi abbia in complesso un reddito superiore alle 250 lire imponibili, ma non alle 350, i redditi imponibili contemplati nel secondo e terzo capoverso dell'articolo 24 della legge, pagheranno il 4 per cento.

Quando i redditi di ricchezza mobile contemplati nel secondo e terzo capoverso dell'articolo 24 della legge sono superiori alle 250 lire imponibili ma non alle 350, pagheranno il 4 per cento.

Quando il reddito complessivo di un contribuente comunque composto, sia superiore a lire 350 imponibili, sarà tassato con l'aliquota dell'8 per cento.

Emendamento dell'onorevole Allievi:

« *Nel principio dell'articolo sostituire alla redazione della Commissione la seguente:*

« L'imposta sui redditi della ricchezza mobile è stabilita per il 1866 nell'aliquota uniforme dell'8 per cento, sopra la parte del reddito imponibile di ciascun contribuente che eccede le 250 lire.

« *Il terzo capoverso formulato come segue:*

« Quando, tenuto conto degli altri redditi derivanti o da ricchezza mobile contemplati al primo capoverso dell'articolo 24 della legge suddetta, o da beni stabili spettanti allo stesso contribuente, questi abbia in complesso un reddito superiore alle lire 250 imponibili, i redditi imponibili contemplati nel secondo e terzo capoverso dell'articolo 24 della legge stessa pagheranno l'aliquota dell'8 per cento, per la parte dei medesimi che eccede il detto complessivo reddito di 250 lire.

« *Sopprimere gli ultimi due capoversi dell'articolo, e sostituirvi il seguente:*

« Quando, tenuto conto di tutti i redditi contemplati nell'articolo 24 sopra citato, il reddito complessivo eccederà le lire 1000, l'aliquota dell'8 per cento sarà pagata per tutto il reddito imponibile, comprese anche le prime 250 lire. »

Emendamento dell'onorevole Minervini:

« Per evitare di tassarsi le farine, il riso, il burro, l'olio; per evitare di rincarire sulle carni, sul vino, sul mosto, sull'aceto, sulle uve; per impedire la tassa sulle vetture da nolo, sopra i passaporti; per impedire il rincarimento del sale; per impedire la tassa sopra i servi e sulle Università, condizionatamente alla reiezione di coteste misure empiriche, mantengo l'aumento dell'aliquota dall'8 al 10 per cento, e, ridotto il *minimum* tassabile a lire 500, coordino al 4 per cento nei tali casi l'aliquota del 4 per cento. »

Osservazioni dell'onorevole Depretis sugli emendamenti proposti dagli onorevoli Minervini ed Allievi.

L'ONOREVOLE Minervini ha rinnovate in questa seduta le sue accuse contro la Commissione, ed ha lanciato i suoi fulmini in nome dell'economia pubblica, della giustizia, dell'umanità, e non so di quale altra cosa più rispettabile e sacra.

Veramente fulminata in questo modo, la Commissione avrebbe dovuto trovarsi atterrita se non la confortasse il pensiero che, grazie ai progressi della scienza, i fulmini di tutte sorta hanno perduto molto della loro possanza.

Vediamo in che consistono le proposte dell'onorevole Minervini.

Egli ha cominciato a dirci che non vuole l'imposta sul sale, non quella sulla carne, sul vino, sugli olii, sulle farine, sul riso, sulle vetture, sui servi, sugli studenti, e poi siccome naturalmente (il suo ragionamento intimo deve essere stato questo), siccome togliendo tutte queste imposte viene a sottrarre un introito considerevole alle finanze, così propone un suo sistema di tassazione dei redditi della ricchezza mobile che dovrebbe profittar meglio al tesoro.

Mi permetta l'onorevole Minervini di dirgli che egli si è enormemente ingannato.

La sua proposta riuscirebbe a questo: toglierebbe tutte le tasse proposte dalla Commissione sui dazi interni di consumo, sulle privative, sui proventi pei servizi pubblici, sulle vetture e sui famigli che nel complesso debbono dare un introito di non piccola importanza, e vi sostituirebbe, con le migliori intenzioni del mondo, un nuovo assetto della tassa sulla ricchezza mobile, che darebbe molto meno di quello che ne vuol ritrarre la Commissione.

E mi bisogneranno poche parole per dimostrarlo.

L'onorevole Minervini eleva la cifra della quota minima, o esente, o tassata meno, fino alla somma di 500 lire.

Ora l'onorevole Minervini sa benissimo che 500 lire di rendita imponibile, vogliono dire per alcune categorie di contribuenti 800 lire di rendita netta: ed 800 lire di rendita netta possedute da un contribuente lo costituiscono in tal condizione da non poter pretendere ragionevolmente una esenzione dal concorrere ai pesi dello Stato.

Ma vi è di più. L'onorevole Minervini ha detto che nelle tabelle distribuite dal Ministero ed inserte nella relazione della Commissione, non vi è dramma di vero. Rispondo, che non basta una affermazione, c'è bisogno di una dimostrazione. Ci si dica dov'è l'errore, poichè questi dati ci vengono dalle sole fonti autentiche cui si possa attingere, cioè dal Ministero, dai prefetti: sono i risultati delle matrici e dei ruoli dell'imposta quale fu ripartita negli esercizi passati; dunque in parte sono fatti; provi che questi fatti non sono esatti, ed allora daremo qualche importanza alle parole dell'onorevole Minervini, perchè alla fine sono i soli elementi che la Commissione ha potuto procurarsi per non girare nel vago come, permetta che glielo dica, gira l'onorevole Minervini. E questi documenti, questi dati statistici che vennero studiati accuratamente ci dicono che un reddito netto della ricchezza mobile di lire 1,288,000,000, che in diverse proporzioni si ripartisce nelle varie parti dello Stato, ridotto a reddito imponibile, cui si applica la imposta, venne accertato, dopo gli appelli, nella somma di 956 milioni; e che il reddito medio per contribuente è di sole lire 785.

Ma poi la ricchezza mobile ha questo di particolare, che la distribuzione si fa in una maniera tutta sua propria. La troviamo accumulata nei centri di produzione, di commercio e di popolazione, la troviamo gradatamente in diminuzione man mano che scendiamo nei minori consorzi della vita sociale.

I dati che ho ricevuto dal signor ministro delle finanze, il quale, credo, si darà premura di farli conoscere più minutamente all'onorevole Minervini, quando egli lo desideri, mi dànno dei risultati che giova conoscere e ponderare perchè serviranno a correggere anche l'opinione che parmi siasi fatta l'onorevole Allievi. Apparisce da questi ragguagli che i contribuenti che hanno una rendita non superiore a 500 lire, sono 806,000 sopra il totale di 1,218,008.

L'eloquenza di questi dati dovrebbe far svanire molte illusioni, e dovrebbe dimostrare a tutti noi che cosa dobbiamo fare per ristorare le finanze. I contribuenti che hanno una rendita imponibile non superiore a lire 1000 sono 264,000, e quelli che hanno una rendita superiore a 1000 lire non sono che 148,000. Vedete qual piccolo numero di contribuenti si trova al vertice di quella piramide sulla quale l'onorevole Allievi vorrebbe far ricadere più grave l'imposta, sperando di cavarne un gran costrutto! L'onorevole Allievi non ha ricordato che quante volte gli uomini che si dicevano pratici e non lo erano punto, hanno pensato di andare a raccogliere sul vertice della piramide sociale il frutto di un'imposta, trovarono quello che sempre si trova sui vertici o presso i vertici, cioè poca o nessuna superficie, e poco o nulla hanno potuto raccogliere.

L'onorevole Minervini ha invocato più d'una volta la scienza e ci ha detto: « almeno il ministro col suo piano finanziario ci ha offerto un concetto armonico, scientifico; omaggio alla scienza del ministro: condanna e censura severa per l'empirismo della Commissione. »

Ora mi permetta, l'onorevole Minervini, di fargli alcune dimande.

Io vorrei sapere se il ministro non ha tassato l'olio e il vino? Gli domando se quanto al vino lo ha tassato in un modo più comportabile colla tassa dell'imbottato? Dimando se questa tassa è più lieve di quella proposta dalla Commissione? Dimando se le farine, il pane, li ha risparmiati

il signor ministro? Mai no! E quanto ai redditi della ricchezza mobile furono forse dichiarate esenti quelle quote minime che la Commissione ha avuto la temerità di colpire? Neppure. E l'articolo 27 del progetto ministeriale stabiliva due tasse fisse sulle quali c'è qualche cosa da dire. Vede dunque l'onorevole Minervini che non c'è poi questa grande differenza di valore scientifico tra le proposte della Commissione e quelle da lui tanto ammirate del Ministero.

Infine, senza entrare in troppi particolari, io credo di avere abbastanza delineata la proposta dell'onorevole Minervini per persuaderci che assolutamente non la possiamo accettare, e solo mi permetterò di indicare qualche grave errore in cui l'onorevole Minervini è caduto.

Egli disse: ma come, voi volete tassare perfino gli studenti?

Ora l'onorevole Minervini non ignora che cosa si fa quando si tassa, entro certi moderati limiti, l'insegnamento; non si fa che tassare le classi e le famiglie che hanno maggiore agiatezza e che sono in grado di avviare i loro figli nelle migliori carriere e per metterli in grado di occupare anche le migliori cariche dello Stato. Se l'onorevole Minervini avesse presente tutto il lavoro della Commissione egli ricorderebbe come essa si è studiata di provvedere nel tempo stesso alle classi meno fortunate, ammettendo borse d'incoraggiamento e posti gratuiti ed esenzione dalle tasse a favore dei giovani poveri e studiosi, e larghi sussidi all'insegnamento primario.

Vede dunque che in fine dei conti le proposte della Commissione non sono poi così contrarie alla scienza, così opposte, com'egli crede, alle regole dei Governi civili, massime se si vogliono considerare nel loro complesso come pur si dovrebbe.

Infine una delle cose che ha più colpito l'onorevole Minervini è la tassa sui servi. Figuratevi un poco, egli ha detto, persino l'infima plebe va a colpire la Commissione.

Ma che cosa è la tassa sui servi? È la tassa su quelle persone che hanno la disgrazia di poter mantenere una, due, tre, quattro, cinque persone di servizio; vedete un po' quale è questa tassa che offende il senso democratico dell'onorevole Minervini.

Io conchiudo dichiarando che la Commissione non può assolutamente accettare questa proposta e prega la Camera di respingerla.

Adesso io debbo venire ad un argomento molto più serio, cioè alla proposta dell'onorevole Allievi.

Spiacemi che questa proposta, di cui l'onorevole Allievi mi accennò conversando, io non l'abbia vista formolata che stamattina, sicchè la Commissione non ha avuto tempo di esaminarla e discuterla nel suo seno. Tuttavia essa parmi abbastanza chiara, e le sue conseguenze possono abbastanza misurarsi perchè in nome della Commissione io possa esprimere qual'è la sua opinione in proposito.

Io dichiaro che la Commissione considera la proposta dell'onorevole Allievi come tale da sconvolgere il suo progetto nelle sue parti sostanziali. E veramente se ne capisco la portata quanto alle sue conseguenze non le posso forse valutare tutte adesso; le potrei forse valutare meglio nella discussione sull'articolo che segue: ma mi bastano le conseguenze immediate che io vedo per poter dire che la Commissione la respinge nel modo più assoluto.

Esaminiamola pacatamente.

Prima di tutto bisogna stabilire qual'è la legislazione attuale, o a dir meglio la legislazione che ha preesistito, perchè mi pare che l'onorevole Allievi siasi riferito non alla legislazione preesistente, ma ad un disegno di legge che il Parlamento non ha discusso, perchè è stato sommerso nell'ultima crisi ministeriale, voglio dire al progetto dell'onorevole Sella, progetto che si coordinava con un sistema finanziario affatto diverso.

E qui farò un'avvertenza sulla quale mi occorrerà di ritornare.

Non posso nascondere la mia sorpresa nel vedere che un uomo così versato in fatto di finanze, come l'onorevole Allievi, prenda ad esame una disposizione di tanta importanza, senza dare un'occhiata al complesso dei provvedimenti finanziari, dei quali fa parte, e così senza esaminare come funzionasse la sua proposta nel sistema dell'onorevole Sella, e come invece funzionerebbe nel complesso dei provvedimenti finanziari proposti dalla Commissione.

Lo stato attuale della legislazione è questo: sono esclusi dalla tassa sulla ricchezza mobile i soli indigenti. Tutti quelli che hanno una rendita qualunque, e sia pur minima, sono tassati con una tassa fissa.

E qui mi corre obbligo di notare che sono principalmente queste tasse fisse, le quali vanno a colpire il contribuente proprio fin presso ai confini della miseria, sono queste appunto che da un lato hanno molto imbarazzato l'amministrazione e dall'altro incomodato mezzo mondo; perchè sapete, signori, quanti sono i contribuenti soggetti alla tassa minima? Essi sono 2,480,000. Vede la Camera facilmente che per ottenere 5 milioni si sono molestati 2 milioni e 480 mila contribuenti.

Andiamo più avanti. Viene poi una disposizione la quale non è nella legge del 1864, ma trovasi nella modificazione che fu fatta, se ben ricordo, sul finire di quell'anno, oppure nel maggio del 1865. Questa disposizione stabilisce che le prime 250 lire sono soggette a tassa fissa e non a tassa proporzionale. Ora esaminiamo questa disposizione nell'interesse della finanza.

Qual'è stata in effetto la conseguenza di questa disposizione? È stata questa: deducendo dai redditi imponibili di tutti i contribuenti che hanno un reddito superiore a lire 250, le prime 250 lire, venne sottratta alla tassa proporzionale una somma che arriva a 305 milioni, e così su 956 milioni di rendita imponibile quella che si potè tassare con tassa proporzionale non rimase che di 652 milioni; fu una diminuzione di circa il 30 per cento. La Commissione

dovette preoccuparsi di questa restrizione così enorme della materia tassabile, e dovette esaminare se quest'esenzione aveva un fondamento e dovette arrestarsi sopra tre gravi considerazioni. Prima di tutto essa non ha creduto che si potessero ammettere in un sistema ben ordinato d'imposte, dove si rispettasse la disposizione dello Statuto, che vuole la indistinta proporzionalità delle imposte cogli averi, che si potessero, dico, ammettere delle esenzioni se non per ragioni decisive.

Ora io vi domando: perchè la esenzione delle quote minime della rendita dei capitali fissi, ad esempio, degli interessi di un capitale ipotecario? e perchè nessuna quota minima esente della rendita fondiaria? perchè questa differenza nel trattamento tra due imposte che infine sono sopra capitali consolidati e della stessa natura? Questa differenza, signori, non si può ammettere.

Un'altra considerazione è questa: havvi per tutte le rendite di ricchezza mobile una eguale ragione di esimere una certa parte minima di queste rendite dalla tassa? E qui venne anche una risposta negativa, perciocchè non si può negare che c'è una differenza notevole tra il capitale già consolidato, che dà una rendita fissa, che non va soggetta a pericoli, a diminuzioni, colla rendita che è frutto del lavoro, e costituisce, direi, il capitale in atto della sua formazione, che una malattia, una crisi, infiniti altri accidenti possono colpire, scemare e distruggere.

Secondo la Commissione questa parità di trattamento non è ammessibile.

La terza considerazione poi è stata questa: perchè esimere le prime 250 lire? Quando si tratta di un individuo che ha solo 250 lire, o poco più, si capisce la esenzione o la tassa più mite; ma quando si tratta di un individuo che ha una rendita netta rilevante ed anche assai forte di parecchie migliaia di lire, perchè lo Stato farà il regalo della tassa sulle prime lire 250? Ma vi è senso comune ad am-

mettere questa esenzione, la quale esenzione poi non si sa perchè non dovrebbe estendersi alla fondiaria?

La Commissione è venuta dunque nella determinazione, che mi pare ragionevole, di fare queste diverse distinzioni, cioè di non ammettere esenzione per le rendite fisse, e perpetue, come non ve ne ha per gli stabili: di ammettere la esenzione completa per le rendite personali o miste, che non oltrepassano le lire 250 e di mitigare per queste rendite personali o miste la tassa per le fortune più ristrette.

Io credo che questo sistema sia assai più ragionevole dei sistemi precedenti e di quello proposto dall'onorevole Sella e dall'onorevole Allievi. Vi sono poi molte altre considerazioni pratiche che confermano la Commissione nell'idea di mantenere le sue proposte.

Badate, o signori, che in fatto d'imposta bisogna procedere con molta cautela prima di aprire una porta alle esenzioni di qualunque natura. Ammessa un'esenzione per una certa categoria di redditi, con ciò si viene subito a stabilire una specie d'asilo, dentro il quale nè la mano del fisco, nè la giustizia distributiva delle imposte potrà penetrare. La pratica offre molti esempi che potrebbero venire ad avvalorare questa mia affermazione. Aprite una porta per le esenzioni, e immantinenti, o signori, voi vedrete o col mezzo delle deduzioni, o con ogni sorta di sottili ingegni che i contribuenti sanno trovare con una straordinaria perspicacia, voi vedrete, dico, tutti gli sforzi convergere verso la porticina socchiusa, e questi sforzi in molti casi riescono ad allargarla e a spalancarla.

Anche questo fatto si potrebbe dimostrare con molti esempi; ed è perciò che la Commissione respinge la eccezione proposta, volendo che le imposte da essa proposte non siano nominali, da scriversi cioè nel bilancio, salvo poi a constatare le malaccorte previsioni o negli imbarazzi di cassa o riscontrando differenze gravissime nei conti consuntivi.

La Commissione volendo proporre delle imposte effettive, ha creduto di essere severa, di circondarsi di molte cautele e di molti controlli, e questa severità, o signori, torna a vantaggio dello Stato anzi tutto, e poi a vantaggio degli stessi contribuenti. Ma in che modo potremo migliorare le finanze, e diminuire poi la gravezza delle stesse imposte?

La stessa imposta attuale sulla ricchezza mobile è grave assai, l'8 per cento; aggiungete i centesimi addizionali, che si imporranno, è vero, in proporzioni diverse e in alcuni casi in misura assai mite, ma in altri casi spingendoli fino all'ultimo limite consentito, ma, signori, per diminuirla come si fa? V'è un solo mezzo; assicurare la realtà degli introiti: allora farete dei conti serii, avrete un bilancio effettivo, e non nominale. Allora, allargata la base dell'imposta, avrete un maggiore prodotto, e potrete diminuire la tassa per tutti, e potrete anche, quando avrete migliorate le finanze, riescire ad estendere anche quelle esenzioni che più si reclamano, potrete diminuir quelle imposte che pesano sulle classi che meno agevolmente le possono sopportare. Questa, secondo me, è buona finanza; l'altra credo che non lo sia.

E quanto alla proposta od al sistema dell'onorevole Allievi io credo di poter dimostrare in poche parole, che la perdita che cagionerebbe alla finanza sarebbe gravissima.

Ho già detto che porterebbe ad una diminuzione di 305 milioni della rendita imponibile.

Ora, sottratti 300 milioni all'imposta, ne verrebbe alla finanza una perdita di 24 milioni. Questa perdita non si realizzerebbe tutta intera: vi sono dei compensi, ed anche nel sistema della Commissione una qualche diminuzione del reddito va calcolata, ma tuttavia sarebbe sempre una perdita notevolissima che diminuirebbe il risultato finanziario che si attende da questa legge.

La Commissione poi non potrebbe accettare il rimedio proposto, che cioè l'imposta fosse portata al 10 per cento.

Fu un errore amministrativo dei primi esperimenti di quest'imposta la sua eccessiva gravezza. Ed era un errore, a mio avviso, nel sistema Sella il portarla inesorabilmente al 15 per cento.

Le necessità attuali ci costringono pur troppo a mantenere ancora un limite troppo alto: ma se voi aggravate di più questo limite, che cosa avverrà? Un peso maggiore è naturalmente una spinta maggiore alle frodi: e ci vorrà molta fermezza e molto accorgimento nel disporre l'assetto dei controlli e delle cautele ideate nel progetto della Commissione, e ci vorrà il concorso di altri interessi che la Commissione nel suo progetto ha collegati con quelli del fisco, per ottenere che le frodi siano limitate, e l'imposta riesca fruttuosa.

Ora tanto il sistema Sella, quanto quello dell'onorevole ministro, ed un poco anche il sistema Allievi, riuscirebbero a guastare, mi si permetta il dirlo, l'assetto regolare della imposta.

Del resto bisogna che in una materia come questa non si consideri una disposizione isolatamente, come già ebbi l'onore di dire, ma si metta in relazione con le sue attinenze e le disposizioni sieno misurate e valutate dai loro risultati complessivi.

Egli è per ciò che, se noi consideriamo la proposta Sella, e la incastriamo nel suo sistema, troviamo una certa ragionevolezza dell'esenzione che in quel sistema si faceva per alcune classi di contribuenti.

Infatti, quali altre disposizioni erano in quel sistema?

La mitezza delle disposizioni sulla ricchezza mobile per ciò che si riferiva a certe classi meno agiate, era subito compensata col macinato. Ed il macinato, la Camera se lo ricorda, equivaleva ad una capitazione di lire 6 per testa. Ma vi era di più: siccome correttivo della mitezza della tassa sulla ricchezza mobile proponevasi anche una tassa sulle porte e finestre.

Seduta del 16 maggio 1866.

Presidenza del presidente MARI.

L'articolo 5 è così concepito:

Nella determinazione della parte imponibile dei redditi non saranno compresi quelli provenienti da titoli di debito pubblico, siano essi inclusi o non inclusi nel Gran Libro, appartengano al debito consolidato, o al debito redimibile, per i quali qualunque sia l'ammontare loro si riscuoterà l'imposta per mezzo di ritenuta all'atto del pagamento semestrale delle cedole.

Dopo discussione alla quale avevano preso parte, nelle sedute 14 e 15 maggio, gli onorevoli Torrigiani, De Cesare, Briganti-Bellini Bellino, Servadio, Mancini, Castiglia, Ricciardi, Lualdi, Lazzaro, Broglio, Sineo, Minghetti, Siccardi, Nisco e Pescatore, l'onorevole Depretis pronuncia il seguente discorso:

Signori, io credo non affatto inutile lo accennare di alcune cose dette da coloro che nella presente discussione hanno combattuto il disegno della Commissione.

Questo rapido cenno basterà, spero, a mettere in sodo che bene spesso si dimentica che il disegno della Commissione è un'opera complessa, e coordinata per modo che toccandone una parte si corre rischio di far crollare il tutto; che si dimenticano alcune delle massime più sostanziali, che ognuno ha potuto scorgere avere diretto la Commissione nel suo lavoro, ed infine permettetemi pure che io aggiunga che bene spesso si è perfino perduta la memoria del nostro diritto amministrativo. È bene che le questioni siano ricondotte sul terreno della logica e della legalità.

Io non classificherò tra gli avversari della Commissione l'onorevole deputato Mancini, che pure ha dichiarato di votare contro l'articolo 5, sia perchè non si è mostrato

discorde dalla Commissione nella questione di diritto, ed ancora perchè ha fondata la sua conclusione sopra un argomento sul quale la Commissione è d'accordo con lui.

L'onorevole Mancini reputa moralmente impossibile il lasciar sussistere un diverso trattamento delle varie specie di rendita pubblica, cioè il lasciare immuni le rendite al portatore, quelle che si crede siano in parte collocate all'estero, chè veramente difficile è il saper dove siano e il seguitarle nel loro corso, e lasciar poi gravate di tassa e di sopratassa le rendite pubbliche nominative che sono nell'interno del Regno. La Commissione e l'onorevole Mancini sono venuti a conclusioni opposte, ma guidati da uno stesso sentimento di giustizia: se non che la Commissione che aveva un grave ufficio da compiere, ed era quello di provvedere alla pubblica finanza e di parificare il peso delle imposte su tutte le materie tassabili, ha dovuto proporre che tutte le rendite pubbliche fossero egualmente ed effettivamente tassate.

Uno di coloro che hanno combattuto il disegno della Commissione, e col quale non posso esser troppo severo, si è l'onorevole Briganti-Bellini, e per la moderazione del suo linguaggio, moderazione che non è sempre stata conservata da altri, e perchè infine egli ha manifestato delle opinioni che all'incirca conoscevamo. Solamente anche l'onorevole Briganti-Bellini ha dimenticato che esse ci giungono un po' tardi. Egli desidera che la tassa sulla rendita, o, come la si volle chiamare, sulla ricchezza mobile, sia ripartita col sistema di contingenti disposti in modo speciale, che egli non ha che adombrato. Ma, mi perdoni, queste idee potevano essere sviluppate prima che cominciasse la discussione generale; a quest'ora mi pare che il riparto per contingenti sia fuori di combattimento; non possiamo più parlarne.

Noi siamo entrati in un sistema diverso.

Così, quando ha manifestato il desiderio di una completa parificazione tra le rendite industriali o personali, e le ren-

dite fisse, è arrivato anche in ritardo di due giorni; il voto dell'articolo 4 ha pregiudicato questa questione.

Finalmente l'onorevole Briganti-Bellini propone un modo di assicurare gli interessi del fisco che, mi permetta di dirlo, è un po' singolare. Di che si tratta qui?

Bisogna vedere di colpire la tassa sulla rendita, le cartelle al portatore, le cartelle, cioè, che sono impersonali, come disse l'onorevole ministro; ma l'onorevole Briganti-Bellini vuole colpire con le multe queste rendite che sono impersonali? Come potrà mettere in atto il suo disegno? Le multe esigono oltre la cosa anche una persona a cui applicarla, e si tratta appunto di afferrare valori circolanti e persone innominate.

Non aggiungo altro a quello che ho notato delle parole dell'onorevole Briganti-Bellini, e mi dispiace che l'architettura della Camera mi abbia impedito di sentire tutto quello che ha detto l'onorevole Nisco, per modo che, non avendo sott'occhi il suo discorso, non sono neppure sicuro di avere bene inteso una parte delle sue parole.

Tuttavia mi pare che egli abbia argomentato che l'imposta sotto forma di ritenuta diventa imposta speciale, e che diventa imposta speciale, con aperta violazione della legge che ha costituito il Gran Libro perchè viene a colpire gli stranieri. Ma mi permetterò di osservare essere questa una questione già dalla stessa legge decisa.

E su questo punto io metterò dinnanzi ai miei onorevoli colleghi le disposizioni della legge che, se non possiamo chiamare la legge vigente, possiamo almeno chiamare la esposizione delle massime del nostro diritto amministrativo su questa materia, poichè è la sola che fu sanzionata dai poteri sovrani; e mi sarà facile di dimostrare che questa è una questione risolta.

Del resto parmi un po' singolare un ragionamento con cui si arriva a dedurre la specialità della tassa da ciò che colpisce anche gli stranieri; ma che? la tassa sarebbe forse

generale, quando colpisse solamente i nazionali? Sarebbe bella che la sua maggiore estensione fosse argomento della sua specialità.

L'onorevole Nisco ha detto (e questo è stato anzi uno degli argomenti sui quali parmi abbia molto insistito) come gli facesse stupore che col mezzo di una tassa si diminuissero gl'interessi del debito pubblico: come, dice egli, la rendita pubblica che è fissata al 5 per cento, osate di diminuirla di 40 centesimi? Anche qui mi sono domandato se si possa per avventura immaginare una tassa qualunque che nella sua immediata applicazione avesse per effetto di aumentare le rendite dei cittadini.

Questo modo di trattar le questioni dimostra una cosa sola, che cioè, in una questione che è seriissima, che interessa altissimamente lo Stato, non si procede abbastanza con calma.

L'onorevole Nisco ha detto che non vi erano due onestà e due moralità: che quello che reputavasi onesto pei cittadini doveva reputarsi onesto anche per lo Stato, e che, in fatto di obblighi contrattuali, lo Stato non poteva fare quello che il cittadino contraente fare non poteva.

Su questo punto siamo pienamente d'accordo; ma io credo che non sia mai passato in mente a nessuno dei membri della Commissione di mettere lo Stato, come contraente, in una posizione privilegiata ed eccezionale. La Commissione non chiede per lo Stato altro che l'applicazione del diritto comune; ma quando verremo più innanzi a trattare questo punto, io spero di poter provare che gli è invece col sistema propugnato dall'onorevole Nisco che si mette il creditore dello Stato in una condizione privilegiata, mentre allo Stato non si vuole accordare quello che si accorda a tutti gli altri cittadini, a tutti gli altri contraenti, siano corpi morali o privati.

Debbo dire pure una parola intorno alle accuse lanciate contro la Commissione da uno dei più decisi suoi avversari,

dall'onorevole Servadio, il quale, nel tempo stesso, ha fatto le sue proposte ed ha delineato quasi un nuovo piano finanziario. Io mi permetto di osservare all'onorevole Servadio, che questa volta egli non ha mostrato di essere uomo pratico, perchè ha proposto cose non praticabili, ed ha domandato anche delle cose impossibili.

La Commissione, egli ha detto, non ha fatto presto, ha impiegato molto tempo a compiere un lavoro mal fatto e troppo provvisorio, e non ha risolta la crisi.

La Commissione ha impiegato un tempo discretamente lungo, non lo nego. Si è costituita il 26 febbraio, mi pare, e il 23 di aprile, cioè in meno di due mesi, il suo lavoro compiuto e coordinato fu presentato alla Camera; altri avrebbe forse potuto far meglio e più presto; può darsi; fatto sta però che la Commissione ha lavorato sempre, e ha finito l'opera sua. Essa non ha scongiurato la crisi, o almeno non ha provveduto in modo che la crisi possa ritenersi finita, aggiunse l'onorevole Servadio. La Commissione crede di sì, però ad una condizione, che il suo piano sia accettato, s'intende, nelle parti sostanziali, senza ricusare la discussione, e pronta ad ammettere correzioni e miglioramenti in quelle parti che essenziali non sono.

Ma sarebbe stato serio, io domando, un piano che, avesse risolta la crisi, come vorrebbe l'onorevole Servadio, un piano, per esempio, che avesse immediatamente pareggiato i bilanci dello Stato con tante imposte? Non sarebbe stato serio, non ci avrebbe creduto nessuno, avrebbe forse potuto formare oggetto di una speculazione e niente più.

Poi tutto il piano dell'onorevole Servadio consiste nell'aumentare con un tratto di penna di 135 milioni le imposte esistenti.

Io credo che la questione a quest'ora sia decisa, perchè si è cominciato ad approvare un piano diverso. Questa proposta doveva essere presentata prima. Ma poi questi 135 milioni in che modo dovevano ripartirsi su tutte le imposte

esistenti? Immediatamente, in poche ore *stans pede in uno*? o tutto al più in pochi giorni, in una settimana, all'ingrosso, anzi alla cieca? ovvero esaminando caso per caso, imposta per imposta, quale fosse l'aumento o il maggior introito possibile? Questo pare il solo metodo ragionevole. Ebbene, questo è il metodo al quale, in fin dei conti, si attenne la Commissione, e che forse l'onorevole Servadio non avrebbe voluto.

Il quale, mi permetta che glielo dica, si è messo in contraddizione con le opinioni manifestate concordemente da più anni, e dal Ministero, e dalla Camera, e dagli uomini più pratici in materia di finanza.

Egli ha detto che agli urgenti bisogni dello Stato mal si provvede colle tasse e colle economie che sono mezzi sterilizzanti: invece egli avrebbe desiderato che tre o quattro mesi fa, cioè prima che la Commissione avesse vita, avesse essa medesima, la Commissione, addirittura proposto un imprestito che l'onorevole Servadio reputa, a quel che pare, un mezzo fertilizzante. Io credo che basti enunciare queste massime per dire che non sono ammissibili. E del resto l'onorevole Servadio non poteva egli stesso, tre o quattro mesi fa, come uomo pratico, come deputato o come cittadino, se aveva questo felice pensiero, consigliare od esporre le sue idee o alla Camera, o al Governo, avvalorandole colla sua parola, o co' suoi scritti col mezzo della stampa?

Mi recò un vero dispiacere il vedere fra gli oppositori l'onorevole mio amico Torrigiani, che mi dispiace non vedere al suo posto, e che fu uno dei giudici più severi, perchè ha detto che la proposta della Commissione esponeva il paese a danni gravi e irreparabili; ha detto che era tale provvedimento per cui la rivoluzione italiana, finora *sine labe*, sarebbe stata macchiata.

Sono parole assai gravi queste, ma che, a mio avviso, dovevano essere appoggiate da argomenti un po' più solidi di quelli addotti dall'onorevole Torrigiani, il quale si è messo

a fare un sunto della nostra storia parlamentare, ed ha citato, naturalmente, le opinioni che erano favorevoli al suo assunto. Ma io noterò che quando si vuole provare qualche cosa con argomenti desunti dalla storia, bisogna che la storia sia completa.

L'onorevole Torrigiani, per esempio, ha citato l'opinione del compianto nostro collega Pasini intorno alla ritenuta, ed ha detto: vedete, questo illustre economista erasi pronunziato contrario. È l'autorità di uno degli uomini più distinti, di cui siasi onorato il Parlamento ed il paese. Ma l'onorevole Torrigiani non ha indicato in quale epoca si pronunciava questo giudizio. Ora l'onorevole Pasini pronunciava quelle parole intorno al modo di tassare la rendita col mezzo della ritenuta, prima dell'istituzione del Gran Libro del debito pubblico italiano; le pronunciava quando era massima invalsa che non si potesse stabilire questa tassa se non col sistema della ripartizione; le pronunciava quando era massima invalsa che da questa tassa dovessero rimanere immuni gli stranieri.

Tutte queste massime, che sono fondamentali, sono state profondamente innovate dalle nuove leggi sul debito pubblico, e dalla legge sulla ricchezza mobile del 1864, che costituiscono il diritto nuovo, per modo che quel giudizio, se, riferito a quei tempi, ha un valore, applicato alle condizioni attuali non ha valore nessuno. Ed è tanto più vero che quel giudizio non ha nessun valore, se lo si vuole applicare alla questione di diritto, poichè vediamo lo stesso Pasini, citato dall'onorevole Torrigiani, essendo nell'anno 1863 relatore della Commissione nominata dalla Camera per esaminare la legge sulla ricchezza mobile, pronunciare un giudizio ben diverso; e, per esempio, della questione di diritto se sia lecito di tassare la rendita pubblica col mezzo della ritenuta fare soltanto una questione di opportunità e indicare abbastanza chiaramente che questo sistema non era conciliabile col sistema dei contingenti che si voleva

preferire, mentre invece era naturalmente connesso
stema della quotità, cioè con quel sistema nel qual
effettivamente entrati adesso. Ora giudichi la Cam
questa autorità e questo giudizio abbia molto peso.

E nemmeno, con buona pace dell'onorevole Tor
ha molto valore ai miei occhi una dichiarazione fat
l'altro ramo del Parlamento, a cui si vuol dare imp
straordinaria. Quella dichiarazione fu fatta in circ
diverse, con un sistema diverso; non ebbe la sanzion
voto della Camera, è contraria al chiaro e preciso d
della legge, e adesso che facciamo una nuova legg
data sopra un nuovo e diverso principio, vorremm
care quella dichiarazione? Detto questo, mi pare
provato che veramente si sono dimenticate le massi
hanno diretto il lavoro della Commissione, e le norme
tate del nostro diritto interno, e che nei giudizi pron
contro la Commissione non ci fu troppa calma.

Ora rivolgerò le mie parole al nostro signor m
(*Segni d'attenzione*).

L'onorevole ministro delle finanze non accetta l'arti
della Commissione. Ieri con un discorso splendido
forma, secondo il consueto, con sottili ragionamenti, e
se si vuole, più sottili del consueto (*Si ride — Br
sinistra*), espose molte ragioni in appoggio della sua
minazione.

Io non posso a meno di esprimere al signor mini
mio rincrescimento che egli non abbia trattato questo
argomento con la stessa ampiezza nel seno della C
sione.

Io ricordo al signor ministro che, appena la Comm
ebbe presa una deliberazione su questo importan
argomento, e fu sulla fine di marzo, ebbe cura di dar
municazione a lui, come di tutte le sue deliberazio
importanti; ma il signor ministro, che rispose lung
e minutamente a voce e per iscritto sopra altri pu

questo riservò la sua opinione, e mantenne una prudente riserva.

Ma io mi permetto di osservare che in una questione che è stata da lui giudicata di tale gravità da impedire qualunque transazione, perchè una transazione poteva ravvisarsi come una lesione alla legalità ed all'onore, una questione di tanta gravità mi pare che meritasse, da parte dell'onorevole ministro, fin dal principio, una considerazione maggiore, o che almeno meritasse di essere discussa ampiamente in seno alla Commissione prima di essere portata a questa ultima sede del Parlamento. (*Bravo! Bene!*)

Imperocchè l'onorevole ministro ha potuto vedere quanta deferenza gli usasse la Commissione, e deve essere persuaso che nessuno nella Commissione sarà mai disposto di transigere in una questione che, indirettamente, ed anche nel caso del dubbio il più lontano, possa ritenersi lesiva all'onore ed alla legalità.

Ma dopo questa dichiarazione, che io feci come interprete della Commissione, aggiungerò, che le questioni più gravi debbono sempre essere prima delibate, direi, in famiglia. Imperocchè a qual fine si nominano le Commissioni, a che questa rigorosa prescrizione dello Statuto che ogni proposta di legge sia prima esaminata in seno alla Giunta, se le questioni più gravi il Ministero le può portare d'improvviso nelle discussioni del Parlamento?

Io però sono lontano dal farne colpa al ministro della finanza. Esso ha troppe preoccupazioni per gli affari del suo Ministero, perchè possa a tutto pensare ed a tutto provvedere senza perdere un momento di vista i lavori parlamentari. E forse anche nuove e speciali circostanze sopravvennero a dare a tale questione una portata tutt'affatto diversa.

Ma se questo fosse, io mi permetterei di dire che la questione meritava sempre di essere trattata nel seno di una Commissione nominata dalla Camera prima che venisse portata nel seno del Parlamento.

Venendo a trattare la questione che ci preoccupa, io dirò che aveva divisato di fare una rivista storica della questione stessa onde far vedere le varie fasi per cui passò nella storia parlamentare del nostro paese il concetto della tassa generale sulla rendita, che comprende quella della ritenuta sulla rendita dello Stato.

Io non ne farò che un cenno brevissimo. Uno svolgimento troppo ampio, e credo d'interpretare il sentimento della Camera da quello che provo io, riuscirebbe troppo molesto e quindi poco proficuo.

Siffatta questione va considerata in tre epoche diverse: prima della costituzione del Gran Libro del debito pubblico italiano; dalla costituzione del Gran Libro, cioè dal 10 luglio 1861, sino all'approvazione della legge sulla ricchezza mobile: e da quest'epoca fino al momento attuale in cui stiamo facendo una radicale trasformazione anche alla legge della ricchezza mobile.

Dessa si trovò, e debbo dire, disgraziatamente, dominata da una legge vigente nelle provincie subalpine del 24 dicembre 1819, nella quale vi erano le franchigie più ampie, più illimitate per la rendita pubblica.

Vale la pena di avere sott'occhio il testo di quella legge.

Ecco come era concepito:

« Art. 4. ...Le dette rendite saranno esenti da ogni legge di ubena, ritenzione, confisca ed imposizione, sia in tempo di pace che in tempo di guerra, ed il pagamento non ne sarà mai ritardato per qualunque causa anche di pubblica utilità, o necessità dello Stato o della Corona. »

E seguono le altre clausole relative al regime del debito pubblico degli Stati sardi, e queste disposizioni rimasero in vigore fino alla istituzione del Gran Libro del debito pubblico italiano.

La Camera vede come ampie ed illimitate fossero quelle disposizioni. Ma non era così dei debiti pubblici dei diversi Stati che dividevano l'Italia, alcuni dei quali non aveano

alcuna clausola legislativa che impedisse una imposizione sulla rendita pubblica. Ebbene, quantunque vigesse in Piemonte una legge con disposizioni così formali e così complete, non è mai stato seriamente contrastato in seno al Parlamento che con una legge generale sull'entrata non si potesse colpire anche la rendita dello Stato. Io credo che ieri il ministro delle finanze medesimo abbia detto quale fosse l'opinione che aveva lo stesso conte di Cavour, il quale ammise esplicitamente che lo Stato aveva il diritto di sottoporre ad una tassa generale sulla rendita anche la rendita dello Stato.

Fu nominata nel 1860 una Commissione legislativa presso il Consiglio di Stato, e la questione fu trattata nel suo seno. La Commissione fu unanime nello ammettere il diritto dello Stato a tassare la rendita pubblica. Fu relatore l'onorevole Pasini e fu in questa discussione ricordato il suo giudizio intorno alla ritenuta; ma questo giudizio era antecedente alla istituzione del Gran Libro, e, come dissi, dominato da massime in allora ammesse e in seguito ripudiate.

Venne la costituzione del Gran Libro; ognuno conosce le disposizioni dell'articolo terzo (se ben ricordo) in cui è detto che le rendite dello Stato sono esenti da qualunque *tassa speciale*. È stato ricordato quale era la portata che fu data a questa disposizione della legge che ha istituito il Gran Libro, disposizione che è la vera clausola contrattuale del debito pubblico italiano, come ben disse l'onorevole Pescatore.

Bisogna anche ricordare che, dopo la istituzione del Gran Libro, venne la legge d'unificazione e il decreto organico sull'amministrazione del debito pubblico, nel quale decreto fu coll'articolo 10 stabilito il domicilio legale del debitore, ossia dello Stato contraente, presso la cassa centrale.

Subito dopo la istituzione del Gran Libro il conte Bastogi, con decreto dell'undici agosto 1861, nominò un'altra Commissione, di cui facevano parte molti nostri egregi colleghi.

Anche in quella Commissione vi fu unanimità nello ammettere la massima della tassabilità della rendita pubblica. Solo restò indecisa, se ben ricordo, la questione della ritenuta. L'onorevole Broglio, se fosse presente, potrebbe attestare che la questione fu dibattuta lungamente nella seduta del 22 gennaio 1862: rimase dapprima indecisa, poi la Commissione si appigliò al sistema delle consegne, ma sempre sotto il dominio di una massima amministrativa, che questa tassa non si potesse altrimenti ripartire se non col sistema dei contingenti e sotto l'impero di una questione di opportunità e di convenienza dell' applicazione della tassa agli stranieri possessori di rendita italiana. La Commissione della Camera nominata nel 1863, fu essa pure unanime nell'ammettere in principio la tassabilità: preferì essa pure il sistema del contingente, ma lasciò in nube, almeno nella pratica applicazione, la tassazione della rendita pubblica posseduta, come impropriamente suol dirsi, da stranieri.

Ma la questione fu risoluta dalla Camera nel modo più definitivo, nel modo più chiaro. Mi permetterà la Camera di dare lettura delle disposizioni della legge e di indicare le massime di diritto amministrativo che mi pare abbia quella legge espressamente sanzionate. Basterà quella lettura, brevemente commentata, per dissipare, io spero, molti dubbi, e per dimostrare chiaramente che tutte le questioni sono dalla legge risolte. Ma prima mi si permetta di compiere in certo modo la storia, e di esporre le massime che hanno guidato la Commissione nella speciale controversia della ritenuta.

E prima dirò come in una questione, che tanti volevano mettere in dubbio, persino nel suo significato più generale, cioè la tassabilità, la Commissione da voi nominata si è pronunziata unanime e nel senso che la rendita pubblica può essere sottoposta a tassa. La Commissione si è pronunciata con 12 voti favorevoli sopra 15 sulla massima che la tassa si potesse imporre col mezzo della ritenuta; si è dichiarata con 11 voti favorevoli sopra 15 che la tassa si po-

tesse e si dovesse immediatamente applicare col mezzo della ritenuta com'è proposta coll'articolo 5.

Ora dirò i motivi principali che hanno influito su questa determinazione della Commissione.

Una delle principali considerazioni è questa:

L'applicazione delle consegne all'assetto di una tassa generale sulla rendita è un sistema che ha in sè un capitale difetto organico. Questo difetto, che fu notato da molti ed autorevoli pubblicisti, ed esposto nell'ottobre del 1790 dal rappresentante relatore De Fermon all'Assemblea nazionale francese, consiste nella grande incertezza dei risultati, desunti dalle dichiarazioni dei contribuenti, e nel grande pericolo della frode, e della ingiustizia di aggravare i buoni a profitto dei malvagi. Questa è l'eterna accusa che dura, e durerà sempre contro il sistema delle denunzie applicato alla imposta sulla rendita, e se vuolsi correggerlo, abbandonando la ripartizione al potere fiscale, si corre pericolo di lasciar cadere l'imposta nel campo dell'arbitrio.

La Commissione ha creduto suo dovere di studiar seriamente la questione, e si è convinta che convenisse restringere possibilmente questo sistema, che apriva un così vasto campo agli abusi, nel più stretto cerchio possibile.

La consegna, secondo la Commissione, non dovrebb'essere che un espediente da applicarsi all'accertamento della rendita dei cittadini per caso di necessità.

La seconda considerazione che la Commissione ebbe presente è quest'altra.

L'opinione pubblica si è manifestata replicatamente e nella Camera e fuori e anche nei Consigli della Corona, nel senso che si dovesse abbandonare il sistema dei contingenti. Questa opinione fu accettata dai ministri che si sono succeduti in questi tempi al regime della finanza, e prevalse quasi senza contrasto in seno alla Commissione. Vi fu tuttavia nella Commissione qualche dubbio, anzi alcuno degli onorevoli commissari avrebbe pure desiderato che questo strettoio,

ideato ed ordinato dalla legge per mettere in luce la materia tassabile, potesse esser migliorato e perfezionato, ma non dovesse essere abbandonato.

Ma la grande maggioranza della Commissione accettò il sistema della quotità e decise di proporre che si abbandonasse interamente il contingente, e si accettasse il sistema presentato dal Ministero.

È un'innovazione profonda e radicale nel regime delle imposte. La determinazione di abbandonare il sistema del contingente era stata presa in vista dei gravissimi inconvenienti a cui avea dato luogo. Infatti quantunque i criteri che dovevano servire alla ripartizione dei contingenti provinciali si fossero molto studiati dai nostri onorevoli colleghi, che presero una parte alla discussione della legge sulla ricchezza mobile, e fra questi ricordo l'onorevole Devincenzi, quantunque si fossero, come dissi, con molta cura elaborati, tuttavia nella pratica applicazione il contingente presentò delle anomalie, delle disparità enormi tra provincia e provincia, tra circondario e circondario, e più ancora tra consorzio e consorzio.

Perchè la Camera possa farsene un'idea, darò alcune cifre che sono, a parer mio, decisive sul valore che ha il contingente, sul suo valore amministrativo.

Le differenze da provincia a provincia sono come uno e trentaquattro per cento, e sarebbe la provincia di Firenze, a quattro e quarantasette, e sarebbe la provincia di Teramo: differenza questa a un dipresso di tre volte e mezzo.

Veniamo ai circondari.

La differenza pei circondari cresce ancora. Nel circondario di Milano la media è di uno e sedici per cento.

Invece nel circondario di Paola è di 5 e 10, cioè quattro volte e mezzo.

Se veniamo ai consorzi la differenza è ben più grande, anzi enorme, perchè essa varia da 58 centesimi a 32 lire per cento; differenza come 1 a 55.

E si noti che queste cifre si riferiscono al semestre del 1864; che le differenze sono ridotte poi entro il massimo del dieci per cento, che fu la legge alquanto corretta colle disposizioni del 1865: ma quelle cifre dimostrano quanto viziosa sia la distribuzione dell'imposta fatta col contingente. Perciò la Commissione non ha potuto che tener fermo nella determinazione di abbandonare quel sistema.

Un'altra considerazione principale per cui la Commissione erasi determinata a riformare radicalmente il sistema d'imposta precedentemente attivato, era l'evidenza della frode che appariva dalle consegne. Abbiamo esaminato un po' le rendite sulle quali vi dovrebbe essere una differenza minore, le rendite fisse o definite, come le chiama la legge, i capitali ipotecari, le rendite pubbliche, ed abbiamo trovato che in tutto lo Stato non erano consegnati che 227 milioni, i quali poi furono portati a 228. Ed allora la Commissione ha domandato: ma in quale proporzione starà questa rendita consegnata colle rendite effettive di questa specie? Naturalmente la Commissione ha esaminate le cifre che le erano state somministrate dall'onorevole ministro: 280 milioni d'interesse di debiti ipotecari, 260 o 270 milioni di rendita dello Stato, poi le obbligazioni delle società anonime, poi i debiti dei comuni e delle provincie, delle opere pie, dei corpi morali; poi tutti gli altri debiti chirografari d'ogni specie; tutte queste somme insieme non rilevano ad una somma che si discosti da quella di almeno 750 milioni. E non ne abbiamo che il terzo. E questo terzo l'abbiamo sotto lo strettoio del contingente, cioè quando l'interesse individuale è impegnato, ed è associato all'opera del Governo nella scoperta di queste rendite che non sono le più difficili a scoprirsi. Allora necessariamente la Commissione ha dovuto concludere che non solo bisognava usare delle consegne il meno possibile, ma circondarsi di tutte le cautele, onde assicurare che la rendita tassabile venga posta in luce.

Del resto la Commissione ha veduto che nei paesi dove questa tassa aveva fatto miglior prova, realmente si era proceduto secondo le idee verso le quali essa medesima era stata condotta dietro esame spassionato, fatto alla buona, della questione, trascinatavi, quasi senza accorgersene, dalla natura delle cose. Infatti in Inghilterra, per esempio, il sistema della ritenuta si può dire di diritto comune, anzi è veramente il diritto comune applicato alla tassa sulla rendita. Questo sistema vige colà dal 1806, e ha funzionato egregiamente perchè non si deve dimenticare che quella tassa ha salvato l'Inghilterra.

Naturalmente la Commissione ha esaminata la questione dal lato del diritto, dal lato della convenienza, ed anche sotto un altro punto di vista sul quale non vedo che si sia finora fermata la discussione, sotto il punto di vista della migliore e più equa distribuzione delle imposte, punto che è il più importante di tutti, e che fu il meno avvertito.

Qui viene la questione trattata ieri dal signor ministro.

Il signor ministro ha posto la questione al solito con una singolare maestria. Egli ha detto: « La ritenuta è tal forma di tassazione da potersi applicare alla rendita pubblica senza ingiustizia? » Mi corregga il signor ministro se mai errassi nell'esporre i suoi concetti, che potrei aver compreso meno esattamente, col mezzo di semplici note prese durante il suo discorso.

Poi il signor ministro ha soggiunto: « Gli effetti economici della ritenuta sono utili o dannosi, e l'importanza dei suoi risultati finanziari è almeno di una qualche rilevanza? »

Il signor ministro rispose a questi quesiti che egli poneva a sè medesimo: sul primo, egli disse: la ritenuta essendo una forma speciale di riscossione, muta la qualità dell'imposta e la fa diventare speciale. E dopo aver molto ragionato sulle conseguenze di questa mutazione, conchiudeva che dubitava seriamente si potesse applicare la ritenuta

senza ingiustizia, e che la legalità e l'onore gli vietavano di transigere.

Quali sono i suoi ragionamenti? Egli disse: la ritenuta essendo una forma speciale di riscossione, muta la qualità dell'imposta e la fa diventare speciale.

Io non dirò per minuto le ragioni di questa sua affermazione; non avendo sott'occhio il suo discorso, il signor ministro mi scuserà se mi trovo costretto ad esprimere le sue idee nel modo il più sintetico. Egli ha detto adunque, che la tassa generale, pel cambiamento di forma diventa tassa speciale: 1° perchè la tassa personale sull'entrata è convertita in una tassa reale ed impersonale; 2° perchè diventa diverso l'assetto, diverso il peso dell'imposta, non ammettendosi la deduzione dei debiti, ed andandosi in qualche caso a colpire per duplicazione; finalmente (e questo fu un argomento minore) perchè sarebbe inconciliabile col sistema delle esenzioni stabilite con le leggi attuali.

Io mi affretto ad eliminare quest'ultimo inconveniente, notato dal signor ministro, e spero che non vi darà molta importanza. Il ministro ricorderà che fra i lavori della Commissione eravene uno di coordinamento preparato da chi ha l'onore di parlare; che questo lavoro io mi compiacqui di comunicare al ministro; questo lavoro di coordinamento delle disposizioni della legge del 1864 che restano in vigore, con quelle che stiamo discutendo, io credo potrà forse compiersi col mezzo del regolamento; perchè, facendosi una variazione così profonda nell'assetto dell'imposta, è, secondo me, indispensabile che il regolamento ne coordini le varie disposizioni. Ebbene, il ministro ricorderà e potrà assicurarsi, che in quel coordinamento era tolto di mezzo questo dubbio. Quanto alle società di mutuo soccorso non vi è luogo a questione; esse devono avere le loro rendite nominative; ad esse si provvede o col restituire la tassa, o con l'ammetterle ad un'esenzione; meglio sempre procedere, come si fa in Inghilterra, col mezzo di

una retrodazione dei pagamenti fatti, cosa la più semplice del mondo.

Quanto alle altre esenzioni esse non riguardano punto la tassa sulla rendita, perchè l'esenzione del Re, della famiglia Reale, si restringe alla dotazione della Corona, e agli appannaggi; e quanto al corpo diplomatico e consolare, il ministro mi accorderà, che, non essendo la nostra rendita pubblica, come la rendita inglese, una rendita nominativa, nè la nostra una tassa indiziaria come la tassa francese, non si potrebbe ragionevolmente accordare questa esenzione per la rendita pubblica italiana. Ed io credo che il corpo diplomatico, e il corpo consolare troveranno ragionevolissima questa distinzione, che dipende dal diverso ordinamento dei debiti pubblici nei diversi paesi. Il signor ministro vedrà che la legge era appunto riformata in questo senso.

Vediamo le altre obbiezioni fatte dal signor ministro, e vediamo se hanno veramente un serio fondamento.

Prima però debbo constatare quali sono le disposizioni della legge vigente e fare alla Camera quella lettura che le ho annunziata.

Ecco che cosa dispone la nostra legislazione. *Legge sulla ricchezza mobile 14 luglio 1864, articolo 5.*

« *Ogni individuo* o ente morale *sia dello Stato, che straniero*, è tenuto all'imposta sui redditi della ricchezza mobile, *che ha nello Stato.* »

E come il legislatore vedesse fin d'allora il pericolo che venisse all'articolo applicata la massima: *mobilia sequuntur personam*, viene con l'articolo seguente a constatare che cosa s'intendesse per redditi che il contribuente ha nello Stato, e dice:

« Art. 6. Sono considerati come redditi di ricchezza mobile, *esistenti nello Stato*, gli stipendi, pensioni, annualità, interessi e dividendi *pagati in qualunque luogo e da qualunque persona per conto dello Stato...* »

Espressione più chiara, più generale, più comprensiva e più precisa io non saprei trovare in nessuna disposizione legislativa.

Poi all'articolo 10 dice ancora: « *Lo straniero* è tenuto a pagare l'imposta laddove è la principale sua abitazione nello Stato. Se non ha dimora nello Stato *si avrà per dimora il luogo dove il reddito è prodotto, o dove sta la cassa obbligata al pagamento, o dove è tassato il suo debitore per proprio conto.* »

Signori, la legge dice « dove sta la cassa » che nell'organizzazione del debito pubblico è obbligata al pagamento.

Citerò un'altra disposizione che, secondo me, esprime le norme fondamentali che reggono la tassa.

All'articolo 19, parlandosi dei possessori di redditi definiti, i quali sono appunto quelli del primo capoverso dell'articolo 24, che comprende la rendita pubblica, i capitali ipotecari o chirografari, dice:

« I possessori di redditi definiti non potranno sperimentare i diritti che loro competono verso i propri debitori (e lo Stato è pure un debitore), se non facendo contemporaneamente constare di avere dichiarati i debiti stessi. »

È massima generale adunque che l'azione verso il debitore è subordinata al pagamento della tassa.

Finalmente vi è ancora una disposizione all'articolo 32, ove si dànno le norme per le deduzioni dei debiti, ossia delle annualità passive: al primo capoverso è detto che quando consti di certe condizioni di sussistenza del debito, e di indicazione del creditore si fa luogo alla deduzione all'atto dell'accertamento dei redditi, in caso diverso la legge al secondo capoverso dice:

« Ove queste condizioni non abbiano luogo, i contribuenti avranno obbligo di pagare la tassa dovuta nel loro comune o consorzio, salvo il diritto di ritenerla ai creditori. »

Anche qui è constatata, un po' vagamente, è vero, per l'applicazione pratica, ma pure è accertata e consacrata la

massima che ho detto essere il diritto comune in fatto di tassa sulla rendita, cioè il diritto alla ritenuta, massima che è correlativa a quest'altra che la tassa non deve essere pagata due volte per la stessa cosa.

Siccome però alcune clausole di quella legge erano sembrate imperfette al legislatore, vi è una disposizione ampia all'articolo 36, nella quale, tra le altre, si dà facoltà al Governo « di stabilire le garanzie per la constatazione dei redditi. »

Viene il regolamento per l'applicazione della legge.

E qui mi si permetta di osservare, che se le rendite del debito pubblico non furono nominate nella legge, furono espressamente nominate nel regolamento. Infatti nell'articolo 44 è detto:

« In ogni scheda dovranno specificarsi distintamente: 1° i redditi procedenti da crediti ipotecari *o chirografari*, o da altri titoli d'indole permanente, come scritte di cambio, mutui, *titoli di debito pubblico* ed ogni specie di reddito per capitali redimibili o irredimibili. »

Finalmente all'articolo 54 troviamo una conferma pratica di quel sistema della ritenuta, di cui ho parlato più volte e che ho detto essere di diritto comune. Infatti in quest'articolo si parla delle obbligazioni delle società anonime, ed ecco come esso si esprime:

« Dovranno computarsi nelle rendite delle Società anonime ed in accomandita per azioni, comprese le Società di assicurazioni mutue ed a premio fisso, tutte le somme ripartite fra i soci sotto qualsiasi titolo, quelle portate in aumento del capitale e del fondo di riserva, od impiegate altrimenti anche in estinzione di debiti, *e le somme degli interessi e frutti decorsi a favore di possessori di obbligazioni che dalle Società medesime fossero state emesse*, salvo sempre il diritto di rivalersi della tassa relativa verso i singoli soci, azionisti, o portatori, » che vuol dire creditori.

Ecco anche qui un esempio chiarissimo del diritto di ritenuta già consacrato nelle leggi amministrative che ci reggono. Che differenza, signori (mi si permetta questa osservazione), fra il debito dello Stato ed il debito di una Società anonima? Anche là titoli al portatore, anche là titoli circolanti che si negoziano sopra tutti i mercati, anche là titoli che possono naturalmente costituire un'attività in un patrimonio nel quale possono esservi debiti che sorpassino tutto il resto dell'attivo, anche là titoli che possono servire a quelle operazioni stesse a cui servono le rendite dello Stato, operazioni che sono state ieri indicate dall'onorevole ministro. Io non ci vedo veramente differenza, tanto più che questi valori hanno in molti casi una garanzia dallo Stato e sono veri debiti dello Stato sotto una forma particolare. Eppure per questi valori la tassa si ammette senza difficoltà.

Quanto poi all'applicazione, l'articolo 51 dice in qual modo questa tassa sopra siffatta specie di rendite non debba esser pagata che una volta.

Infatti quell'articolo dice: « Quando il contribuente partecipi a dividendi o ad altri redditi analoghi provenienti da Società, e sovra questi già paghi l'imposta la Società stessa, nel dichiararli egli farà menzione di questa circostanza non dovendo lo stesso reddito essere assoggettato più d'una volta all'imposta. »

Si sa che questi redditi si consegnano per semplice memoria e quasi per obbligo di coscienza, ma si esige poi l'interesse sotto deduzione della tassa, cioè applicando la ritenuta, la quale serve a rimborsare la Società della tassa che direttamente ha pagato allo Stato. A me pare evidente che queste massime che sono sancite dalla nostra legislazione costituiscano un precedente, e siano una prima applicazione della ritenuta; forse, e senza forse, è questa la sola forma, il solo modo con cui lo Stato possa percepir la tassa sopra la rendita al portatore; il modo che nello stesso

tempo costi meno al possessore di buona fede della rendita, e che può essere più facilmente attuato. Quindi io non so veramente quale seria obbiezione si possa fare a questo sistema.

Ma il ministro dice: badate, la forma della riscossione è qui di tale e tanta importanza che muta la natura dell'imposta. La forma ha un'importanza tutta speciale, tanto che la imposta viene ad essere intieramente mutata, e a diventare un'imposta d'indole affatto particolare.

Veramente a me era sembrato che la determinazione del modo con cui si riscuote un'imposta dipendesse interamente dal legislatore, tanto più quando il legislatore ha bisogno di un modo, se si vuole, anche speciale, per assicurare e tutelare l'esercizio di un diritto non contestabile.

Le imposte si esigono forse tutte con la stessa forma? La stessa imposta fondiaria è riscossa con lo stesso metodo? No, signori. Si riscuote con forme e metodi diversi, e, quel che è peggio, con metodi che costano al contribuente una spesa diversa, nelle diverse parti dello Stato. E tuttavia nessuno ha mai pensato che l'imposta fondiaria in tale o tal'altra provincia potesse dirsi speciale, perchè riscossa con metodo speciale, purchè nella stessa misura.

La tassa, dice il ministro, cambia natura; essa diviene reale e impersonale, mentre pel suo carattere debb'essere una tassa personale.

In verità, se non si tratta che della qualificazione scientifica di una tassa, io credo che non bisogna essere tanto rigorosi. Il legislatore, pare a me, debba badare piuttosto alla sostanza che al nome della cosa. Volete che il legislatore si preoccupi delle distinzioni scientifiche, che possono essere più o meno contestabili e contestate? Non è questo il suo còmpito.

Il legislatore guarda alla sostanza, alla realtà del provvedimento; suo ufficio, in questo caso, è di proporzionare ed equamente ripartire una tassa, e non altro.

Noi, o signori, non dobbiamo lasciarci condurre facilmente ad un sistema un po' bizantino di troppo sottili dispute scientifiche in fatto di legislazione, e massime trattandosi di urgenti provvedimenti che si riferiscono alla finanza e alle imposte. Se guardiamo alla sostanza del provvedimento, cioè alla buona ripartizione dell'imposta, la cosa parmi abbastanza chiara.

Lasciamo dunque per un momento in disparte le definizioni scientifiche, ed esaminiamo la legge del debito pubblico, la quale dice che le rendite dello Stato non possono essere colpite da tassa speciale.

Qual' è il naturale significato di questa disposizione? Il buon senso mi dice che cosa debba intendersi per imposta speciale.

Io credo che debba ritenersi e chiamarsi imposta speciale sulla rendita pubblica, quella che è applicata soltanto alla rendita pubblica.

Ma il ministro non si fermò alla prima osservazione ed aggiunse: voi rendete la tassa speciale, e sapete perchè? Perchè colpite due volte gli stessi redditi, e non fate luogo alla deduzione dei debiti, che è una condizione essenziale della tassa generale sulla entrata, perciò la tassa più grave diventa tassa speciale.

Veramente io potrei rispondere all'onorevole signor ministro che egli appoggia il suo ragionamento sopra una ipotesi che non è comune. Egli suppone un possessore di rendita pubblica, il quale non abbia nel suo patrimonio tanto che basti a coprire i suoi debiti, per modo che da una parte messe insieme le sue attività, meno la rendita pubblica, dall'altra parte tutti i suoi debiti, questi cuoprono tutte le attività, e assorbiscono anche una parte della rendita pubblica.

Per me questo caso non credo sia comune.

I patrimoni si compongono di attività e passività di vario genere, e nell'assetto ordinario delle aziende domestiche e industriali, oserei dire che il caso su cui si fonda tutta la

ipotesi del signor ministro è un caso singolare, singolarissimo. E se noi volessimo esaminare una ad una tutte le tasse e scoprire tutte le anomalie che nella loro applicazione si verificano in alcuni casi singolari, noi ne troveremmo parecchie non meno gravi di quella indicata dal signor ministro. Ma il legislatore guarda alla grande generalità dei contribuenti, e non può evitare tutte le anomalie pei casi eccezionalissimi.

Ma voglio anche ammettere per buona, la ragione del ministro ed accordargli che la tassa in nessun caso debba essere nè più grave, nè diversa.

Però il signor ministro mi ammetterà che anche in questa materia dell'imposta, il legislatore ha il diritto di procedere, e di provvedere sopra presunzioni.

La legge inglese, per esempio, dell'*income-tax* determina la parte di rendita tassabile del fittaiuolo in una certa porzione della rendita totale del fondo, e dice che quando la rendita del fondo è di 10, la parte che spetta al fittaiuolo si presumerà di tre e mezzo, e viene stabilita così la rendita imponibile.

Il signor ministro non contesterà che il legislatore ha il diritto di procedere in tal modo sopra una presunzione. Infatti nella lunga discussione che si fece in seno alla Commissione per vedere in qual modo si poteva tassare l'industria agricola, fra i diversi metodi, fu notato anco quello di determinare la rendita agraria da tassarsi sopra una presunzione; e l'onorevole ministro scriveva alla Commissione in questi termini:

« Infine se all'accertamento diretto dell'entrata derivante da certi compartecipanti all'industria agraria, si preferisca *l'accertamento presunto per via di una certa ragione con l'entrata principale del proprietario*, non sarei punto alieno dall'entrare in questa veduta, se la Commissione crede che possano avere una certa utilità, come pensano alcuni dei suoi membri, sull'autorità di ciò che si pratica in Inghilterra. »

Non mi sarà dunque contestato che si possa procedere anche per presunzione.

Ebbene, vi sono due modi di tassare la rendita pubblica. Intendo, due modi principali; chè se volessimo esaminare a fondo la questione se ne troverebbero altri parecchi.

Questi due modi sono la consegna della rendita pubblica, unitamente agli altri redditi che costituiscono il patrimonio del contribuente, poi deducendo le passività che gravano la rendita nel suo complesso, applicando alla rendita netta così determinata i coefficienti di diversificazione, e fissata così la rendita, o entrata imponibile, applicare la tassa.

L'altro modo più semplice, più speditivo, meno costoso è quello della ritenuta.

Potete voi negare al legislatore la facoltà di determinare, in certi casi, per presunzione, quali siano le passività che debbono presupporsi gravare una data rendita? Credo di no; a meno che contestiate la disposizione alla quale io accennava, cioè, la facoltà che ha il legislatore di determinare per presunzione anche la materia imponibile. Ora che cosa ha fatto la Commissione?

La Commissione vi propone di pareggiare, quanto all'imposta, la rendita pubblica a tutte le altre rendite, ma di dichiararla esente da sovratasse, ossia dai centesimi addizionali. Questa posizione di favore, fatta alla rendita pubblica, compensa i possessori del danno cui possono essere esposti in qualche caso, non ammettendosi la deduzione dei debiti.

A me pare che questa posizione dovrebbe essere accettata volentieri dai portatori e possessori della rendita; i quali, ove fosse lasciata a loro la scelta, o di pagare la tassa facendo la consegna della rendita insieme alle altre attività, come gli altri contribuenti non soggetti a ritenuta, e questa sarebbe la proposta dell'onorevole Sineo, in guisa che fossero esenti dalla ritenuta, o, che sarebbe meglio, fosse loro restituita la tassa; ovvero di subire la tassa col mezzo della ritenuta, io dico che non esiterebbero nella scelta.

Infatti, paragoniamo i due sistemi. Quale è il più conveniente pei detentori della rendita? Quello per cui la rendita pubblica consegnata e tassata a norma delle regole ordinarie, e quindi col beneficio in qualche caso della deduzione dei debiti, ma con tutti gli altri obblighi, e col peso dei centesimi addizionali, oppure quello proposto dalla Commissione, per cui sarebbero tassati con la ritenuta, ma esenti dai centesimi addizionali? Credo che non ci possa essere dubbio. I detentori di rendite pubbliche debbono assolutamente preferire il sistema della Commissione. E notate che lasciando ai possessori della rendita questa libertà della scelta, lo Stato non avrebbe danno; i soli danneggiati sarebbero i portatori della rendita che sarebbero sovratassati, e dovrebbero sopportare naturalmente il peso della più complicata amministrazione, la quale poi sarebbe gravosissima pei possessori di rendita residenti in paese straniero.

E quanto agli stranieri, il grande argomento consiste tutto nel dire che abbiamo bisogno di loro, che abbiamo bisogno dei loro capitali, che la legge li colpisce, ma che non ci conviene di applicare la legge.

Io non posso ammettere un tal sistema col quale in fin dei conti che cosa si dice, *urbi et orbi?* Non vi tassiamo perchè abbiamo bisogno di voi, il che è lo stesso che dire, quando non avremo più bisogno di voi vi tasseremo! Ma io domando se questa è moralità, se questa è dignità. (*Bene! a sinistra*)

Io potrei lungamente fermarmi su questo argomento e dimostrare che lo Stato, che è pure un debitore come gli altri, verrebbe con un tale sistema posto in una condizione che sarebbe eccezionale e la peggiore di tutte. Solo noterò che, mentre qualunque debitore ha il diritto se paga sul complesso delle sue attività, anche pel suo creditore, di farsi rifondere la imposta, lo Stato non avrebbe questo diritto. Dunque è posto lo Stato in condizione peggiore di tutti gli altri cittadini! Ma perchè? D'onde si desume questo peggio-

ramento privilegiato? E questa immunità, non di diritto ma di fatto, di cui godono i creditori dello Stato, immunità che è la peggiore di tutte perchè parziale, immunità che non si può giustificare perchè io capisco l'immunità generale ma non la parziale, capisco la esplicitamente acconsentita, ma una immunità reale, coperta, mascherata dall'obbligo puramente nominale di pagare le tasse, io non la capisco. Questo per me è tutto quello che c'è di peggio in fatto di amministrazione, è la ipocrisia applicata alla finanza! (*Bravo! Benissimo!*)

Ma poi, o signori, vi sono o no queste disposizioni nella legge comune? È egli o no obbligato lo straniero a consegnare le rendite prodotte nello Stato, e fra queste le rendite iscritte nel Gran Libro come il cittadino? V'è o non v'è nel nostro Codice amministrativo scritto quest'obbligo? E come volete interpretare la legge ed applicarla in modo che questa disposizione non sia che un vano suono, senza una esecuzione possibile?

E nello stesso tempo, o signori, quando si parla di stranieri, permettetemi che ve lo dica, si parla impropriamente, perchè non sappiamo punto in quali mani la rendita sia, sappiamo solo che la frode si può fare e si fa in proporzioni larghissime.

Volete tassare la rendita al portatore col sistema bastardo, ibrido che si vorrebbe da alcuni sostenere, cioè di tassare all'interno e tollerare la esenzione per l'estero? Ebbene, pel solo annunzio della tassa, la rendita diventa tutta forestiera; e se fosse possibile di accordare alla rendita un vantaggio all'interno, vedreste naturalmente che tutta la rendita diventa italiana immediatamente. È nella natura delle cose. (*Bravo! Bene! — Si ride*)

Del resto c'è anche una ragione per cui non si potrebbe applicare alla rendita il ragionamento fatto intorno alla deduzione dei debiti, ed è che la rendita è per legge dichiarata un ente insequestrabile.

Volete dedurre i debiti da un ente che non è sequestrabile per debiti? E qui bisogna che io dica una parola sopra un argomento replicatamente addotto, cioè che se si comincia a tassare per cinque, per sei, per sette, per otto, si può andare più oltre e tant'oltre, che i portatori della rendita non possono più sapere che valore hanno in mano, non possono più aver fiducia nel nostro paese, che insomma mancano di ogni garanzia.

La garanzia c'è, o signori, ed è un po' più seria di quella che consisterebbe nel dire, per esempio, agli stranieri possessori della nostra rendita: noi vi lasciamo esenti perchè abbiamo bisogno di voi.

La garanzia è questa: che nemmeno un millesimo di imposta debba mai, in nessun tempo e per nessuna causa, cadere sulla rendita pubblica che non cada egualmente su tutte le rendite che si producono nello Stato; questa è la grande garanzia che hanno i portatori di rendita pubblica, garanzia fondata sulla giustizia. (*Benissimo!*)

Lo Stato, o signori, a qualunque costo debbe adempiere ai suoi impegni coi suoi creditori, e a questo fine bisogna imporre al paese tutti i sacrifizi, ma bisogna che tutti gli interessi concorrano a questo fine.

Che hanno fatto i possessori della rendita quando hanno mostrato fiducia in noi ed hanno accettata la nostra rendita?

Si sono associati ai nostri destini, hanno accettato i patti contrattuali delle nostre leggi, bisogna che ci seguitino nella nostra carriera, nella nostra fortuna. (*Vivi segni d'approvazione a sinistra*)

Credo di avere abbastanza detto per dimostrare che veramente pare una stranezza che in questa quistione siasi osato di parlare di bandiera non tenuta abbastanza alta, come diceva l'onorevole Briganti-Bellini, e di rivoluzione la quale non può più chiamarsi intemerata, come disse l'onorevole Torrigiani.

Lasciamo da parte, o signori, queste appassionate esclamazioni: è una questione di ordine diverso, quella che trat-

tiamo: è una interpretazione della legge e nulla più: quelle sonanti parole eran fuor di posto.

Ora mi permetta la Camera un'altra osservazione, postochè si è insistito tanto sul punto della ritenuta che si volle chiamare una *tassa speciale della rendita pubblica.* Forse che la Commissione si è determinata ad usare il sistema della ritenuta soltanto per la rendita pubblica? No; essa la adottò per tutte le altre rendite cui fu possibile applicarla. Ed il signor ministro mi renderà testimonianza che io stesso sono andato da lui, e volendo assecondare l'idea nella quale era già entrato l'onorevole Sella, ed in cui entrò pure l'onorevole Scialoja, ho suggerito di estendere questo sistema, per togliere le frodi, per assicurare le entrate dello Stato e per semplificare l'amministrazione. Il signor ministro consentì, ed è in seguito a ciò che si è esteso non solo ai pagamenti fatti dalle casse dello Stato, ma anche a quelli dei comuni e delle provincie, delle Società industriali e delle Opere pie, cosicchè si è fatto di tutto questo, una massa di materia tassabile con la ritenuta, la quale se non vado errato, unita alla rendita dello Stato, sale alla cifra di 650 milioni almeno.

Ma è forse una tassa speciale questa che si estende sopra una base sì vasta? È di così poca importanza questo provvedimento, che ci comincia a dare l'enorme benefizio di toglier di mezzo tutte le noie infinite del sistema che pur troppo in molti casi bisogna sopportare, delle consegne, e di togliervi tutti gli scandali delle complicazioni burocratiche, delle scritturazioni replicate, dei lavori inutili ed improduttivi a vantaggio di pochi, e a danno di chi? A danno della vita economica e morale del paese. Meno male che ci fosse solamente il danno materiale della finanza; ma questo lavoro meccanico, in gran parte intelligente, in cui si sprecano tante forze vive della nazione (*Bene! a sinistra*), è un danno immensamente più grave del danno pecuniario, a cui con questo eccesso di forme amministrative la nazione si è assoggettata.

Del resto l'onorevole Sella, come dissi, anch'esso mirava ad ampliare l'applicazione della ritenuta, poichè nella relazione che accompagna il suo progetto dice: « vi ha un'altra ragione per abbandonare i centesimi addizionali » (la Camera ricorda che nel sistema dell'onorevole Sella si abbandonavano i centesimi addizionali), e soggiunge: « ove si ricorra, come io propongo, al sistema della quotità, giova il riscuotere l'imposta sulla ricchezza mobile, *quando è possibile, per mezzo della ritenuta* all'atto del pagamento che fa il Governo stesso. Ora, il sistema della ritenuta (egli diceva) è poco meno che incompatibile coi centesimi addizionali, ecc. » E in questo credo che in qualche parte andasse errato.

Ma, ad ogni modo, come vede la Camera, anche l'onorevole Sella capiva e spiegava pienamente la sua opinione che, adottandosi il sistema in cui siamo entrati della quotità, era come un accessorio indispensabile che accompagnava il sistema, l'applicazione della ritenuta... (*Interruzione a destra*)

L'interruzione mi vuol dire che l'onorevole Sella è contrario alla ritenuta sulla rendita pubblica: lo so, non c'è nessun ministro di finanza, a quel che pare, che sia favorevole alla ritenuta: è una fatalità. Io non accuso l'onorevole Scialoja d'esservi anch'esso contrario, perchè se, per impossibile ipotesi, mi toccasse la enorme disgrazia d'essere ministro delle finanze, Dio mi tolga questa sventura (*Si ride*), anch'io forse commetterei lo stesso peccato. (*Ilarità*)

C'è poi un'altra quistione....

Voci. Si riposi! si riposi!

Depretis. Se la Camera lo permette, mi riposerei per qualche minuto.

Voci. Sì! sì!

(*La seduta è sospesa per un quarto d'ora*).

Depretis. Io dirò qualche parola sulla quistione di opportunità. Dico il vero, questa quistione ha un lato che mi dispiace. Il discutere in una quistione tutta di diritto, se il nostro paese ci guadagni o ci perda è una cosa che mi fa male. Mi pare che

in siffatta quistione l'argomento dei vantaggi o dei danni del paese dovrebbe trattarsi in modo affatto diverso.

Pare a me che la quistione si abbassi molto quando si viene a fare un computo aritmetico dei danni o dei vantaggi che possiamo sperare da questo provvedimento. C'è una sola grande quistione a risolvere, ed è se abbiamo il diritto di tassare la rendita. Risolta questa, non si può riescire che a due deliberazioni: o esentarla o tassarla tutta; ma poichè la questione di convenienza si è fatta, mi è forza seguitare coloro che mi hanno preceduto su questo terreno.

Si è detto che la legge la quale sottoponesse in modo rigoroso la rendita pubblica al diritto comune (perchè quello che si domanda non è che questo), verrebbe a colpire il nostro credito; e che le conseguenze, fu soggiunto, sarebbero disastrose ed irreparabili, massime nelle contingenze attuali.

Io dirò la mia maniera di vedere su tale questione.

A me pare che il corso dei fondi pubblici dipenda da coefficienti, che agiscono e reagiscono in modo e proporzioni diverse sul corso stesso. L'uno di questi coefficienti ha una forza superiore a qualunque potenza di primo ordine, a qualunque influenza bancaria per forte che sia, e agisce sopra tutti i valori permutabili; è quello che determina la condizione generale del mercato europeo.

Poi vi è un altro coefficiente il quale ha un'azione molto più ristretta, ma più intensa e più decisiva, e questa è la fiducia che si ha nel debitore.

Ora, da che si regola la fiducia nel debitore? Qual'è il misuratore di questa fiducia? È la sicurezza e l'esattezza dei pagamenti della rendita.

Per citarvi un esempio che spieghi un concetto, che avrebbe bisogno di lunghissimi ragionamenti, dirò che lo sconto alla Banca d'Inghilterra nei giorni passati era al 10 ed il corso del consolidato inglese, 3 per cento, era all'85.

E questo che vuol dire? Che la prosperità del credito pubblico dipende principalmente dall'assetto delle imposte.

E difatti di che ha bisogno la rendita pubblica per essere creduta sicura? Di un'altra rendita fissa, costante, assicurata, immanchevole, che entri nelle casse dello Stato in una somma corrispondente. Questo è elementare. Ogni altro mezzo è di gran lunga lontano dall'avere il grado di efficacia che ha questo principalissimo. Dunque le imposte riordinate, aumentate, e un'amministrazione severa e solerte: ecco la sicurezza migliore. Questo è stato uno dei punti su cui la Commissione si è fermata, convinta profondamente di questa verità.

Da ciò, o signori, ne viene che, quando voi credete di favorire il credito pubblico accordando degli speciali favori, accordando un privilegio, un'esenzione, un'immunità, voi credete di riuscire, ma non riuscite; voi credete questo mezzo efficace, ma non lo è, perchè non è nella natura sua di esserlo. Come volete che si possa rendere rispettabile l'assetto finanziario di un paese, nel quale entrino in larghe proporzioni le immunità dalle imposte? Nessuno meglio dell'onorevole ministro deve essere convinto di questa verità, che io credo fondamentale, perchè egli ce ne ha dato una prova splendida, allorchè prese a parlare del riordinamento delle imposte dirette. Egli dimostrava che l'immunità di cui era indebitamente privilegiata una parte dell'entrata fondiaria, non era utile ai proprietari. Ed aveva ragione; ma per lo stesso motivo l'immunità della rendita pubblica non è utile ai possessori della rendita.

Che cosa è un'immunità? È una specie di asilo, un luogo privilegiato dove si ricoverano i capitali al sicuro dai pesi pubblici. Ora l'asilo che servì alla fondazione di Roma, ai tempi nostri, e massime in fatto di finanza, significa proclamazione d'insufficienza e d'impotenza. Sono favori straordinari accordati, ma perchè si accordano questi favori? Perchè lo Stato che li concede, si sa che non ha diritto di pretendere al trattamento comune, alla fiducia comunemente accordata agli Stati bene ordinati. Ecco che cosa è l'immunità: un segno di debolezza e d'impotenza. (*Segni di assenso*)

E questo non scompare coi favori, disingannatevi, perchè a quello che si dà contro corrispettivo c'è il limite degli interessi reciproci, ma a quello che si dà gratuitamente, a quello che si dà senza corrispettivo, non c'è limite; è un vero pozzo delle Danaidi.

Ne volete due esempi che servano di prova?

Premetto che alle mie parole non intendo dare il significato d'un giudizio assoluto: cito fatti e risultati, non adduco tutte le cause che hanno influito a produrli.

Io dico che, se c'è un paese il quale abbia fatto larghe condizioni alle Società industriali è il nostro. Contratti fatti e disfatti, e rifatti: mano a mano che nasceva una impossibilità all'esecuzione, un rimedio; insomma lo Stato fu un padre o un tutore indulgente che cercò rimediare a tutti gli errori della sua figliuolanza con una benevolenza inesauribile; lasciò che si ordinassero le amministrazioni con grandissima libertà, e dopo tutto questo che cosa è avvenuto dopo quest'eccesso di benevolenza mal misurata? Signori, non credo che ne sia derivato vantaggio al paese. (*Bravo!*) No; nelle cose di Stato, nelle cose pubbliche, avviene come nelle famiglie, che l'indulgenza dei padri non giova ai figli. Guardiamoci intorno anche in questo stesso argomento, di cui parliamo adesso.

Rivolgetevi all'Italia. In quale condizione si trova adesso l'Italia? In una condizione, permettetemi il dirlo, strana in quanto al suo debito pubblico. In Francia il debito pubblico è tassato secondo il sistema d'imposta che è vigente in quel paese. La Francia non ha accettato l'imposta sulla rendita. Fino dai tempi della rivoluzione ha il sistema *indiziario*. Ebbene in Francia, se uno è possessore di rendita, anche di rendita italiana, paga l'imposta; e quella rendita è in Francia diminuita colla tassa mobiliare come sarebbe qui colla ritenuta.

Le rendite pubbliche sono tassate in Inghilterra, nel Belgio, in Olanda, in Austria, o con le tasse indiziarie o con la

tassa sulla rendita e col mezzo di ritenuta, dappertutto d'intorno a noi. In Italia non paga tasse che di nome, in fatto non paga: sebbene i corsi sono i più bassi.

Alcuno ha di questo ribasso cercato una ragione nella proposta della Commissione: in verità è un apprezzamento e un giudizio poco serio.

Quando mezza Europa è in armi, certe vicende non hanno bisogno di cercare delle spiegazioni troppo lontane; ma non bisogna cercarle neanche troppo vicine, come qualcheduno accennava, credendo che, perchè la Commissione si è presa la libertà di discutere una questione di amministrazione interna, per questo siano tanto ribassati i nostri fondi. Ci sono ben'altre cause!

L'onorevole ministro, accennando agli effetti economici della ritenuta, dimostrava che ingiustamente si veniva ad infliggere un castigo a quelli che avevano avuto fiducia in noi, e un premio a quelli che non ne hanno avuto, cioè, quelli che hanno venduto non sopportano nessuna tassa, quelli che hanno conservato, e che avendo conservato hanno nel loro bilancio la rendita comprata ad un saggio più elevato, questi sopporteranno la tassa: questa è un'ingiustizia.

Ma l'onorevole ministro faceva il computo di due sole categorie.

Quello che ha detto il signor ministro è vero, ma c'è una terza categoria ed è quella che confida e compera ancora, e fa operazioni serie: e questi otterranno un premio maggiore, solo che abbiano il coraggio di conservare.

Il signor ministro ci rimproverava di citare esempi inglesi, dopo aver respinta la consolidazione che pure è atto della legislazione inglese.

Ma il signor ministro sa che io, che sono uno di quelli che più favorevolmente hanno accolto la sua proposta di riordinamento delle imposte dirette, non accettai però il consolidamento come fu proposto: mi accostai alla proposta ministeriale forse più d'ogni altro deputato, nella parte am-

ministrativa, in quella cioè che riguarda la distribuzione dell'imposta, mentre non ho potuto ammettere, come fu applicata, la parte che dirò scientifica.

E così credo che, quantunque non si possa accettare il consolidamento, il quale in Inghilterra non è riuscito, sia lodevole la imitazione dell'*income-tax*, per quanto le condizioni d'Italia il consentano, perchè infine è un'imposta che si esperimenta da sessant'anni e che ha salvato l'Inghilterra.

Anche sull'esempio dell'Austria il ministro ha molto insistito; ma siccome la mia autorità in questa materia sarebbe assai poca, così io voglio far parlare un'autorità che non sarà ricusata da nessuno, cioè uno storico contemporaneo che ha pronunziato il suo giudizio in un lavoro meditato, spassionato. Ora il giudizio è stato dato dallo stesso Pasini, il quale appunto nel 1863 diceva:

« Non è a temere che l'imposta applicata con le norme regolari e proprie delle altre rendite alla rendita pubblica possa esercitare un'influenza dannosa al credito dello Stato. Non la esercitò mai, nè in Inghilterra, nè in Olanda (e per quanto io sappia, nei limiti che poteva essere esercitata dalla nostra legge, non la esercitò nemmeno da noi), comunque quivi (in Inghilterra e in Olanda) procedesse per via di ritenuta. Non la esercitò in Austria dove il moto ascensionale si mantenne anche ultimamente, pur quando al 5 per cento siasi aggiunto un altro 2, e non la esercitò quantunque pure in Austria procedesse per via di ritenuta. »

Del resto non mi fa meraviglia che negli imprestiti a farsi nell'avvenire la tassa eserciti la sua azione; è naturale. Ha questa tassa l'effetto di tutte le tasse; sottrae una parte di rendita e diminuisce il valore del capitale. Mettete sui beni prediali una tassa, è certo che dopo la tassa valgono meno, perchè chi compra calcola questa tassa.

Ma è anche vero che col sottoporre tutti i valori ad una imposta distribuita su larghissime basi, si impedisce una

perturbazione maggiore, e la perdita si riprende sul valor capitale, che si rimette al livello della sicurezza ottenuta pel servizio delle rendite. E nemmeno mi fa senso l'altro argomento che il signor ministro tira dal ribasso dei fondi pubblici come effetto della ritenuta.

Egli diceva: si determinerà in seguito a questo provvedimento una corrente di rendita pubblica verso l'interno del paese; naturalmente sarà una tromba assorbente, che estrarrà i capitali dalla circolazione. Ora in momenti critici questo sarebbe un danno assai grande. Anche su questo punto mi permetto di osservare che bisognerebbe fare una distinzione: se la corrente dei titoli viene a collocarsi in paese, come risultato di operazioni serie, io crederei che non sarebbe poi un gran male; e del resto questo movimento non potrebbe durare gran fatto; ma se l'uscita dei capitali fosse effetto di arrischiati giuochi di borsa, allora capisco che sarebbe un danno, ma non avrebbe rimedio.

Il signor ministro faceva anche il conto del risultato finanziario che si sarebbe potuto ottenere con la ritenuta. Egli deduceva la rendita nominativa, calcolava che una parte della rendita pubblica entrava con le tasse sulle speculazioni industriali e che quindi era pagata allo Stato sotto un'altra forma; che se non figurava nella categoria delle rendite fisse, figurava nel complesso delle rendite del contribuente, sottoposte a tassa; faceva notare che anche col sistema della ritenuta poteva aver luogo la frode, che quindi anche da questo lato ci sarebbe stata diminuzione.

Con buona pace del signor ministro, credo che sia meglio accostarci al paese che ha sperimentato questa tassa, vale a dire all'Inghilterra, dove per ciascuna delle schede la rendita è consegnata. Capisco che nel nostro sistema questo non può farsi, ma conviene confondere il meno che sia possibile gli enti tassati. Ora, il modo perchè questa confusione, per nulla vantaggiosa al buon assetto delle tasse, diminuisca, sta appunto nel colpire la rendita per mezzo della ritenuta. Ca-

pisco che la frode non si può completamente evitare; ma dov'è il male maggiore?

Evidentemente nel sistema attuale, il quale consiste nel mantenere un'immunità di fatto. Si può nutrire speranza che il patriottismo spinga tutti i detentori di pubblica rendita a consegnarla? È certo che i buoni cittadini la consegneranno, ma lo Stato non si compone tutto di buoni cittadini.

E gli stranieri si crederanno in obbligo di consegnarla? Quando la legge che abbiamo apre indirettamente la porta alla frode?

La Commissione, o signori, non ha mancato di riflettere seriamente e di esaminare se le circostanze attuali dovessero impedirci, o almeno farci esitare, ad approvare questo provvedimento. E abbiamo detto a noi medesimi: no, non dobbiamo esitare, e furono su questo punto d'accordo undici dei vostri commissari.

Prima di tutto abbiamo detto la tassa è mite, o signori, ed è mite quantunque sia spinta all'estremo limite, al di là del quale non credo che si possa spingere giammai.

Perchè, dovete notarlo, l'8 per cento, cioè 40 centesimi su cinque lire, è sul valor nominale, non sul valore reale, non sull'interesse del capitale effettivamente impiegato. Ora qual' è la tassa vera sulla rendita negoziata da tre anni a questa parte?

Pei capitali che si sono impiegati in rendita e che appartengono a quelli che hanno avuto fiducia e che, o non hanno venduto, o hanno comperato, quale è la tassa? Dal 3 $^{1}/_{2}$ al 5 per cento. È ciò che paga chi è provvisto di una misera rendita vitalizia acquistata dopo lunghi servigi, e forse al prezzo della mutilazione di qualche membro, per ferite riportate sul campo, che in forza delle leggi vigenti sta iscritta sul bilancio dello Stato a titolo di debito vitalizio, che basta appena in molti casi a far vivere chi ne è provvisto e che muore con la persona.

E poi, lo sappiam tutti, gli è precisamente coll'imposta che si retribuisce il servizio pubblico: e come volete che quando trattasi di allargare ed accrescere su tutte le entrate, tutte le imposte, per retribuire i servizi pubblici, solo i possessori di rendita pubblica siano esclusi dal peso e dall'obbligo comune?

So bene che vi sono delle rendite, nominative in ispecie, che sono state acquistate ad un saggio elevato: io conosco le abitudini di alcune provincie d'Italia, massime del mezzogiorno, dove l'impiego in rendita e in terreni erano i soli due modi d'impiegare i capitali.

È certo che la tassa è grave per quei capitali, se ci riferiamo a sei o sette anni fà, quando la rendita era molto elevata, al disopra del pari. Ma pur troppo, o signori, i vostri riguardi per queste rendite sarebbero nella maggior parte dei casi vuoti d'effetto, perchè in gran parte sono rendite nominative, e nel sistema proposto dal Ministero non sfuggirebbero punto alla tassa, oppure sfuggirebbero, convertendosi, se non appartengono a persone cui è impedito queste atto (pupilli, comuni, Opere pie), in rendita al portatore, uscendo dal dominio del fisco per entrare nel campo chiuso dell'esenzione.

Io credo veramente, o signori, che sia ingiusta ed immeritata la condizione che è fatta al credito pubblico italiano, e vorrei che mi si adducesse nella storia finanziaria di un paese qualche cosa che somigliasse agli sforzi che ha fatto e va facendo l'Italia nei momenti più difficili per riordinare le sue finanze, massime se questi ultimi sforzi che stiamo facendo verranno compiuti.

Che cosa erano le imposte vive nel 1862? Voi lo vedete dai documenti della Commissione; erano 389 milioni. Cosa sarebbero nel 1867 se il piano finanziario, tal quale vi viene presentato, ottiene la vostra approvazione? Sarebbero 689 milioni. Sono dunque 300 milioni di imposte in quattro anni, 75 milioni in media per ciascun anno, che cadrebbero sui

contribuenti, senza contare il cambiamento quasi completo delle imposte stesse e lo spostamento d'infiniti interessi.

E questa, o signori, non è una dimostrazione della determinazione di riescire a qualunque costo all'equilibrio delle finanze: e non è la prova più evidente che l'Italia offrirà piena ed intera sicurezza a'suoi creditori? (*Bene!*) Ma perchè possa offrire questa piena ed intera sicurezza, perchè possa continuare nella via sulla quale si è messa, perchè non avvenga, come spesso avviene, che quelli che più sentiranno il benefizio e che adesso pare si mostrino riluttanti al lieve sacrificio, non abbiano poi a soffrire un danno maggiore, se mai il provvedimento della Commissione non fosse adottato; perchè insomma il pericolo della crisi finanziaria sia vinto, la vostra Commissione sente il dovere di persistere nella difesa dell'intiera sua proposta. Certo da un pericolo non si esce senza qualche pericolo, e soprattutto bisogna che il nostro provvedimento esca da quest'Aula improntato solennemente del suggello della giustizia, affinchè i contribuenti lo rispettino e lo assecondino.

Questa è la questione più grave, signori, quella che non è stata abbastanza considerata, che dovrebbe far dolente il ministro d'una parola che gli è uscita dal labbro quando ha detto che i vantaggi che si potevano sperare da questa proposta potevano intitolarsi dalla commedia: *Molto rumore per nulla.* Non è nulla, signor ministro, e neppure è poco. Così fossimo noi in grado di mandarla ad effetto intera qual'è! Badate, o signori: a due condizioni si riesce ad assestare con provvedimenti insoliti e veramente straordinari la finanza italiana.

Bisogna che l'imposta che voi imponete al paese non sia superiore alle sue forze economiche e contributive. La Commissione ha studiato, ed esitato molto su questo punto, e se si è determinata a proporvi un sistema d'imposte il quale darà, speriamo, al paese 130 o 140 milioni, gli è perchè ha confidato più che nelle forze economiche, nella forza morale

del paese. Senza la forza morale un piano così colossale e così straordinario difficilmente potrebbe riescire. E poi quando un piano complessivo, che può avere dei difetti nelle sue parti, ma che è stato studiato lungamente ed elaborato per modo che tutte le sue parti si equilibrassero, perchè tutte queste imposte pesassero con la stessa gravità su tutta la superficie tassabile, quando un piano così disegnato viene ad essere scalzato da una parte, l'edificio cade, o signori. E che resta quando avrete tolta questa parte di quel suggello che, come ho detto, è una malleveria della riescita? Resteranno tutti gli inconvenienti del passato; vedremo ricomparire quei fatti e quelle apparenze che diedero tanto alimento alla critica e al malcontento, per l'applicazione dell'imposta sulla ricchezza mobile in sè giustissima.

Nessuna cosa ha fatto più senso sui contribuenti, quanto il vedere che sui ruoli dell'imposta un povero artigiano era tassato più che un ricco proprietario. Aveva torto quell'artigiano a lagnarsene, perchè il proprietario pagava la fondiaria e la fondiaria non era iscritta in quei ruoli. Lo stesso malcontento avveniva al vedere che un contribuente, a notizia comune ricco di capitali, forse egualmente ricco d'influenza, al vedere, dico, che questo uomo si dava tutti i comodi della vita agiata, e figurava poi sui ruoli tassato di una quota piccolissima. Questo, o signori, feriva la coscienza delle popolazioni. Sono le apparenze dell'ingiustizia in questa materia che molte volte fanno più male della stessa ingiustizia.

Ma poi, o signori, cosa rimane se vien tolto dal progetto finanziario della Commissione l'articolo 5? Tutto l'edificio squilibrato. E quale assetto rimarrà in presenza della Camera e del paese?

Avremo questi fatti che nessuno potrà negare:

Avremo il debito vitalizio che sarà tassato, e tassato sino alle più ristrette porzioni; avremo invece la massima parte del debito perpetuo che sarà coperto da un benigno velo di

esenzione. Non illudiamoci; abbiamo circostanze vicine in cui questo fatto sarà dimostrato all'evidenza. Le rendite pubbliche, quando sono al portatore, hanno una facoltà di locomozione straordinaria; e il viaggio può essere costoso.

Avremo il debito ipotecario che sarà colpito dalla tassa dell'8 per cento, senza esenzione di quote minime, sottoposto ai centesimi addizionali, e la legge è congegnata in modo da non lasciare sfuggire nulla. Uno avrà un piccolissimo capitale, assicurato da un'ipoteca che gli darà 100 lire all'anno, pagherà l'8 per cento, e pagherà i centesimi addizionali, e la rendita del debito pubblico godrà un privilegio. Vi pare egli che questi fatti possano giovare a promuovere quel concorso morale, senza il quale non vi è opera grande che riesca? No, l'impediranno indubitatamente.

Vi ha poi, o signori, un'altra quistione, una questione abbastanza grave.

Le industrie in faccia al credito ed in faccia alle imposte devono essere trattate con la stessa misura. Ora io temo che nella condizione delle varie industrie in Italia, succederà uno squilibrio grave, perchè sappiamo tutti in quali condizioni sia l'industria agricola. Pensate agli effetti di questa sproporzione di tassa, sopra i capitali di una sorte o dell'altra. Sapete che gli effetti della incidenza della tassa sui capitali ipotecari, nelle condizioni attuali, corrispondono ad un aumento o immediato, o prossimo dell'imposta fondiaria: e sapete che l'imposta fondiaria è grave. Così diciamo delle altre. La più piccola rendita industriale al disopra di 250 lire, sarà tassata, come pure i più modesti profitti personali.

Vengono le obbligazioni delle Compagnie delle strade ferrate.

È qui pure un grande interesse: un interesse non dirò eguale a quello della rendita pubblica, ma che gli viene subito dopo.

E non vi è alcuna distinzione: la ritenuta sarà fatta inesorabilmente.

Poi tutti i dazi di consumazione e le privative, e le dogane sull'esportazione. L'equilibrio, o signori, manca, manca assolutamente.

Per me dichiaro e credo di poterlo dichiarare a nome della maggioranza dei miei colleghi, la Commissione considera il rigetto di questo articolo, come lo scompiglio del sistema, che essa ha proposto. Il piano della Commissione rimarrebbe squilibrato, lo ripeto.

E per conseguenza la sua adesione al complesso della sua proposta sarebbe limitata.

Io ho esposto schiettamente nel mio discorso e francamente, quali furono gl'intendimenti della Commissione nel proporre l'articolo 5 su cui versa questa grave discussione. La Camera li apprezzerà nella sua saviezza. Dalle accuse che le furono avventate, la Commissione si appella alla Camera ed al paese. (*Bene! Bravo!*)

Io spero che la Camera attuale, in questa questione vorrà pronunziare un voto più efficace, ma non diverso da quello che fu pronunziato dalla Camera precedente, e che vorrà, adottando questi provvedimenti, dare al suo voto quella sola espressione che, secondo la Commissione, deve avere, cioè la determinazione della Camera di finire la crisi finanziaria e di ristaurare le finanze italiane a qualunque costo. (*Benissimo! Bravo!*)

Seduta del 17 maggio 1866.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI.

L'onorevole Correnti riferisce alla Camera sull'articolo 5, che era stato nella precedente seduta rinviato alla Commissione, pregando la Camera di votarlo come era stato proposto: e propone che la imposta sulla rendita non sia applicata che nel secondo semestre dell'anno in corso, ma si autorizzi intanto il Governo ad esigere la imposta sulla ricchezza mobile durante il primo semestre dell'anno corrente in base ai ruoli rettificati del 1865. — Dopo osservazioni dell'onorevole ministro delle finanze, l'onorevole Depretis così parla:

L'ONOREVOLE ministro ha voluto commentare benevolmente la dichiarazione fatta sul principio della seduta dall'onorevole relatore e ha notato che il provvedimento annunziato era imposto dalla necessità.

Quando ciò fosse, la Commissione non aveva meno il dovere di annunziarlo alla Camera in questa seduta perchè connesso con quello stesso articolo sul quale la Camera è chiamata a deliberare.

Ma non è solamente dalla necessità che è stato ispirato il provvedimento che fu annunziato alla Camera. La maggioranza della Commissione ha considerato che la discussione del disegno di legge si prolunga al di là delle sue previsioni; che l'attuazione della legge esige pure del tempo e che per alcuni redditi una ragione di equità e di giustizia può consigliare che la legge cominci ad avere effetto col 1° luglio.

Per ciò che riguarda l'articolo in discussione, la Commissione ha considerato che la tassa sulla rendita pubblica è stata bensì applicata per gli anni trascorsi, ma con molta tolleranza, e lo assoggettarla immediatamente ad un sistema

che colpisce con inesorabile rigore, poteva parere un'eccessiva durezza, e a taluno è sembrato contestabile anche come atto di giustizia.

Ora, la Commissione è sempre stata guidata nei suoi atti dal desiderio di provvedere con sollecitudine a ristorare le finanze, ma senza perturbare gravemente nessun interesse, per quanto gli interessi superiori dello Stato lo consentissero. E così è venuta nella deliberazione di annunziare immediatamente alla Camera questa determinazione la quale, mi permetta l'onorevole ministro di dirgli, nel senso della Commissione non è punto una determinazione di sospensione, poichè persiste nel sostenere l'articolo 5 che intende di presentare come un articolo definitivo. (*Bravo! Bene!*)

L'articolo 5 fu dalla Camera approvato in questa stessa seduta con votazione nominale. (Risposero *sì* 145, risposero *no* 141, si astennero 2).

All'articolo 6:

Non saranno compresi nella determinazione della parte imponibile dei redditi quelli provenienti da stipendi, pensioni ed altri assegni fissi personali che si pagano dal tesoro per conto erariale, per i quali si riscuoterà l'imposta per mezzo di ritenuta all'atto del pagamento delle rispettive rate di stipendio, di pensioni o di assegni.

L'onorevole Ricciardi propone quest'aggiunta:

La tassa sulla ricchezza mobile potrà pagarsi per bimestre.

L'onorevole Depretis osserva:

OSSERVERÒ all'onorevole Ricciardi che le leggi intorno alla riscossione delle imposte non sono le stesse nelle diverse parti d'Italia, e che, se nelle provincie meridionali si paga a trimestre, in altre si paga mensilmente.

Ora la scadenza delle tasse non ha niente che fare con questa disposizione di legge, perchè è naturale che riesca meno grave la tassa se vien percetta quando si perceve il

pagamento; se il pagamento degli stipendi si fa a bimestre, è naturale che la tassa si percepisca pure a bimestre, se invece il pagamento si fa in altro periodo di tempo, la tassa si perceverà pure in quella conformità: poichè si paga con meno rincrescimento sminuzzatamente, di quello che tutta ad un tempo, chè allora il sacrificio pare maggiore.

L'aggiunta proposta dall'onorevole Ricciardi non è appoggiata e rimane approvato l'articolo 6.

All'articolo 11 così concepito:

Le Giunte municipali dei comuni o dei consorzi nomineranno due delegati, che uniti ad un delegato del Governo formeranno una Commissione alla quale potranno ricorrere i contribuenti.

Quando un comune o consorzio abbia una popolazione maggiore di dodicimila abitanti, in tal caso la Commissione potrà essere composta di un numero maggiore, serbata la proporzione fra i membri elettivi, e i delegati del Governo.

Le Commissioni comunali o consorziali rinvieranno col loro avviso il ricorso all'agente finanziario, il quale quando annuisca al parere della Commissione farà sulle schede e sulle tabelle dei redditi le occorrenti rettificazioni e modificazioni; in caso contrario ne deferirà la decisione ad una Commissione provinciale di appello.

l'onorevole Cavallini propone che invece di dire *le Giunte municipali* dicasi *le Commissioni dei comuni e dei consorzi.* L'onorevole Depretis risponde così:

Le osservazioni dell'onorevole Cavallini consistono in questo. Come si dovrà procedere alla nomina dei tre e dei cinque delegati di cui è parola all'articolo 11, che costituiscono le Commissioni attuali di sindacato?

Se un comune forma consorzio da sè, è la Giunta comunale che nominerà quel numero di delegati che è stabilito dalla legge, i quali, uniti al delegato nominato dal Governo, costituiscono le Commissioni di tassazione.

Ma se invece sono più comuni riuniti in consorzio, allora veramente sta l'opinione del deputato Cavallini. Forse che

le Giunte di 3, 4 o 5 comuni che formano il consorzio manderanno ciascheduna due delegati? E come si procederà? C'è una rappresentanza che è già prevista dalla legge, e si costituisce in questo modo. La Giunta nomina una o due persone secondo la popolazione; queste persone formano una Commissione generale che sceglie nel suo seno la Commissione di sindacato, quindi per parte mia non avrei difficoltà ad accettare l'emendamento dell'onorevole Cavallini, il quale non fa che chiarire il significato che anche la Commissione ha voluto dare alle disposizioni di quest'articolo.

In risposta all'onorevole Salaris, il quale pregava la Commissione di meglio redigere l'articolo 11 cancellandovi la parola *consorzi*, la quale lascerebbe il sospetto che il sistema del contingente non fosse stato interamente abbandonato:

Non è senza ragione che si mantiene la parola *consorzio* nell'articolo 11.

Sta bene l'osservazione dell'onorevole Salaris che, essendosi cambiato il sistema del contingente in quello della quotità, potrebbesi addivenire all'accertamento della rendita in ciascun comune, ma bisogna considerare il nuovo sistema che si è adottato nel progetto di legge e la praticabilità di questo sistema. Alle Commissioni consorziali, nominate o dalla Giunta municipale o dalla rappresentanza consorziale, si è sostituito un tribunale diverso per giudicare sui reclami dei contribuenti. È un tribunale misto, di cui una parte deriva dal principio elettivo, un'altra parte è nominata dal Governo.

Ora noti l'onorevole Salaris che nel progetto del Governo, appunto per la difficoltà di trovare delegati idonei, era stabilito che queste Commissioni miste di tassazione, venivano istituite solamente nei circoli delle agenzie delle

tasse, e la Commissione notò che la cognizione degli affari locali sarebbe stata meno sicura.

Perciò la Commissione ha creduto che fosse troppo estesa, ma nello stesso tempo non l'ha voluta rendere impossibile facendola troppo ristretta, ed ammettendo le circoscrizioni comunali, essa prese un partito medio, e ritenuto che il numero dei comuni, come ben sa l'onorevole Salaris, è di 7700, e quello dei consorzi incirca di 2000, mentre il numero delle agenzie delle tasse credo che non sia che da 600 a 700, si è pigliata la circoscrizione consorziale come quello che praticamente può essere il migliore.

L'articolo 11 fu modificato nella successiva seduta con gli emendamenti proposti dagli onorevoli Cavallini e Tozzoli per dare facoltà ai contribuenti di reclamare alla Commissione provinciale contro i pareri delle Commissioni locali.

Sedute 22 e 23 maggio 1866.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI.

All'articolo 14 col quale proponevasi una tassa straordinaria sulla entrata fondiaria invece del decimo di guerra:

SIGNORI, durante la discussione generale io mi sono lusingato che la legge sarebbe stata discussa rapidamente e sarebbe stata discussa con calma.

Confesso di essermi ingannato! La calma non era che apparente. Appena la discussione arrivò ai passi più importanti e più difficili, il progetto della Commissione ha incontrato le correnti contrarie. Si sono improvvisamente sprigionate le critiche, e le accuse piovvero d'ogni parte su di noi.

Tuttavia mi fu cagione a sperar bene il vedere opposizioni che si informavano a principii diversi e bene spesso

contrari, e quasi sarei per dire che potrei valermi delle ragioni addotte da una metà degli oratori che hanno combattuta la proposta della Commissione, per confutare le ragioni addotte dall'altra metà. Sgraziatamente questi fuochi, provenienti da diverse parti, convergevano sul progetto della Commissione, e dimostravano che gli avversari erano numerosi, quantunque discordanti fra loro.

Per provare quello che ho detto, che potrebbe parere azzardato, mi basterebbe dire che uno degli opponenti, l'onorevole Gibellini, il quale pure non era avverso in principio al sistema che prevale per effetto dell'articolo 14, tuttavia vi si è decisamente dichiarato contrario, perchè ha visto la coda della consolidazione; altri vi ha visto invece la testa; altri il germe; altri ha visto in questo articolo 14 un non so che di sotterraneo, cosicchè nel suo complesso fu raffigurato da oratori discordanti, come un mostro di cui si vedeva la coda e la testa e le cui spire terribili si ravvolgevano nell'ombre. (*Risa*) Ma è il fatto questo.

Posto che si è parlato parecchie volte di mostri imaginarii, posso anch'io citare la impressione prodotta dall'articolo 14. Taluno ha affermato che il progetto della Commissione avrebbe schiacciato la proprietà fondiaria che si trova già in condizioni infelicissime; nello stesso tempo, e quello che è singolare, gli stessi oppositori, hanno poi detto, che la tassa avrebbe reso un nonnulla; ma se la tassa rende nulla vuol dire che quelli che dovevano essere schiacciati pagavano poco. (*Ilarità*)

C'è stato qualcuno che ha detto, non poter accettare il progetto della Commissione, perchè troppo provvisorio, e fu l'onorevole Servadio; ma ieri ho sentito l'onorevole mio amico il deputato Cavallini venirci a dire: state all'erta, questo progetto non ha che l'apparenza di provvisorio, ma è ciò che vi ha di più definitivo. (*Ilarità*)

In mezzo a tutti questi contrasti, spero che non avrete perduto il filo e che vorrete ascoltarmi con benevolenza,

perchè spero di poter ricondurre la questione sulla sua vera strada e dimostrarvi che la proposta della Commissione non è poi tanto spaventevole come apparisce a taluno, ma è cosa altrettanto chiara e semplice quanto essenziale, se volete che i provvedimenti finanziari, in parte da voi accettati, producano quegli effetti che tutti desideriamo.

Nel progetto della Commissione si volle ostinatamente vedere ora l'ombra, ora il corpo della consolidazione, ed anche l'onorevole Angeloni, l'ultimo oratore che ci dirigeva la parola, diceva che aveva bisogno di essere assicurato, che molti erano agitati e commossi da questa idea, e che desiderava dalla Commissione una buona parola per acquetare gli animi timorosi.

Ebbene, questa parola che allontani ogni dubbio ed ogni sospetto io sono disposto a dirla, o dirò meglio, a ripeterla.

Ora io mi permetterò di osservare che il progetto dell'onorevole ministro delle finanze che fu commesso all'esame della Commissione, consta di due parti ben distinte fra loro. Una parte che dirò scientifica, teorica, speculativa, ed anche se mi si permette la parola, opinativa; un'altra parte invece pratica, processuale e metodica che ha evidentemente per iscopo di raggiungere quello che tutti dobbiamo volere, cioè una ripartizione più equitativa delle imposte. Le due parti sono abbastanza diverse.

E qui mi permetta l'onorevole ministro di dire una parola sull'idea della consolidazione e del riscatto dell'imposta fondiaria.

Io non voglio entrare, me ne guardi il cielo, in una discussione teorica. L'onorevole relatore ha detto opportunamente, che tale questione si poteva lasciare in disparte, massime allorchè un illustre economista, come il ministro Scialoja, limitavasi a mantenerla nel campo della scienza e della dottrina; tuttavia dovendo entrare nel campo politico, io mi permetto di far osservare all'onorevole ministro delle finanze, che per parte sua è stato un

errore il presentare il suo disegno di legge accompagnato ed informato al principio della consolidazione e del riscatto. In un paese come l'Italia, in cui l'industria agricola è la sola industria importante, in cui per alcune parti, è, da gran tempo, la sola industria possibile; in un paese, in cui l'amor del suolo è divenuto una seconda natura dell'uomo che lo abita e lo coltiva, in cui l'amore della terra è fra le più potenti delle passioni nazionali; il farsi difensore di una idea la quale metta in dubbio la legittimità di questo regno del privato, qual'è il dominio fondiario, di questo regno governato sì spesso senza beneficio di costituzione, di questo regno assoluto, che è il più geloso di tutti, doveva naturalmente destare de' sospetti, delle apprensioni; e gli avversari della parte pratica, che mira ad una ripartizione più equa dell'imposta, si sono gettati sul mostro, ed hanno aizzato tutte le ire, per distruggerlo.

Un altro errore fu quello di avere tentato di decretare la consolidazione o la *fissità* dell'imposta per mezzo di una legge. Se l'imposta fondiaria può considerarsi compenetrata nel fondo, scontata nelle successive transazioni e da detrarsi dal prezzo e dalla rendita, se può considerarsi, dico, come tale, non è che in seguito ad una verificazione accurata del fatto economico. Una imposta mite percetta in una misura fissa da lunghi anni, evidentemente entrata nelle previsioni della vita domestica, può ritenersi scontata sul valore del fondo. Questa opinione l'ho sentita replicatamente nel seno del Parlamento ammettersi da uomini che non hanno perciò mai creduto di ammettere la consolidazione.

Ma le cose sono diverse; trattasi di un'imposta recente, ovvero non nella totalità abbastanza antica; trattasi d'una innovazione dell'imposta fondiaria in un paese dove l'imposta è disforme; questo ha anche giovato agli avversari della legge per combattere il progetto dell'onorevole ministro.

D'altra parte non si può negare che l'idea del riscatto implichi l'idea della comproprietà: una imposta riscattabile si può dichiarare anche alienabile ed ipotecabile.

Qui veramente credo che l'idea dell'onorevole ministro mostri più apertamente il suo difetto, e venga a colpire più direttamente l'immaginazione e gli interessi che si tengono offesi, tanto più quando si è appena compiuta una grandiosa operazione come quella del conguaglio provvisorio.

Naturalmente con questa operazione una parte dell'Italia è stata sgravata dall'imposta, e del beneficio dello sgravio non si è molto riconoscenti; un'altra parte è stata aggravata ed in modo considerevole; quindi che cosa avviene?

Ne avviene che gli sgravati, vedendo una nuova imposta e sapendo che un provvedimento fiscale non è comunemente considerato come un beneficio pei cittadini, temono che questa nuova imposta venga a togliere il beneficio ottenuto collo sgravio dell'antica: e quelli che sono aggravati credono alla volta loro che sia un nuovo aggravio, e se ne spaventano. Da ciò l'avversione che è nata contro il progetto dell'onorevole ministro che io non voglio censurare, ma che debbo qualificare come inopportuno e perciò come un errore politico, e perciò respingo, a nome della Commissione, nel modo il più reciso, qualunque idea di consolidamento dell'imposta fondiaria, qualunque idea di riscatto o di indemaniazione dell'imposta stessa, e su questo punto la Camera sa che fu unanime l'avviso della sua Commissione.

Messa in disparte la parte scientifica, parmi che dovrebbe cessare ogni dubbio ed ogni sospetto intorno alla consolidazione.

Veniamo, signori, al punto, a mio avviso, più importante che chiamerò processuale, alla parte pratica, metodica, che deve riuscire ad una più equitativa distribuzione dell'imposta.

In che consiste tutto questo progetto della Commissione? Consiste nell'applicare il sistema delle denuncie allo scoprimento della rendita fondiaria per addivenire al suo accertamento, allo scopo di colpire una parte della rendita fondiaria, che la legge precedente lasciava evidentemente esente da imposta, allo scopo di procurare un introito al tesoro avviandosi ad un tempo alla perequazione delle imposte attuali che pesano tanto inegualmente sui cittadini, tenendo conto anche dell'agiatezza diversa che rende più o meno tollerabile un'imposta.

E su quest'ultimo punto, cioè sotto il rapporto dell'agiatezza, dirò essere obbligo del legislatore di esaminare qualsiasi riordinamento d'imposte per non recare improvvisa e profonda perturbazione nelle famiglie ed occasionare forse un disastro economico nel paese.

Pensate bene, o signori, che gli sconcerti economici sono quelli che più efficacemente conducono verso i disordini sociali e verso le rivoluzioni. Bisogna che il legislatore preveda questi possibili mali, e provveda ad impedirli.

Delineato così il carattere di questo provvedimento che, come vede la Camera, è molto semplice e niente affatto spaventoso, dirò brevemente in qual modo questo provvedimento è stato adottato dalla Commissione, perchè così si vedrà come la Commissione sia stata condotta ad adottarlo e a presentarlo alla Camera, e come tutte le opinioni che si agitano in questo recinto da alcuni giorni siano state lungamente discusse nel seno della Commissione, talora anche in contraddittorio dell'onorevole ministro.

La Commissione avendo innanzitutto esaminata la questione finanziaria in tutta la sua ampiezza, ha riconosciuto che lo stato delle finanze italiane non era tale che non vi si potesse portare rimedio, ma che però era in condizioni abbastanza gravi da esigere un rimedio immediato affinchè la piaga ancora sanabile non diventasse cancrenosa. La Commissione ha riconosciuto che assolutamente

occorreva di ripartire sul paese nel miglior modo possibile un'imposta di 130 a 140 milioni. Certo che la somma non poteva essere e non fu determinata *a priori*, chè sarebbe follia, ma la Commissione sapendo che uno stesso avviso avevano manifestato i ministri Sella e Scialoja, avendo sotto gli occhi i bilanci e la situazione finanziaria, doveva fare uno sforzo per avvicinarsi a quel limite che avrebbe dato all'assetto finanziario, non dirò l'equilibrio perfetto coi soli mezzi ordinari, ma un tale avviamento verso l'equilibrio da poterlo poi raggiungere con mezzi straordinari di cui il paese potesse fra breve disporre.

Fu discussa e respinta l'idea della consolidazione, e fu lungamente discusso se potesse o dovesse applicarsi anche all'imposta fondiaria, per avviarsi alla perequazione, il sistema delle denunzie, e i voti dei vostri commissari si divisero in due parti uguali.

Allora la Commissione indagò tutti gli espedienti per vedere se era possibile applicare all'industria fondiaria un altro sistema per modo da cavarne le risorse sulle quali bisognava fare assegnamento. Quindi si discusse l'applicazione del doppio decimo, non già nel senso proposto dall'onorevole Nisco, chè in questo senso, a dire il vero, nessuno l'ha presentato e nessuno, forse, avrebbe osato presentarlo, ma nel senso di colpire in date proporzioni il proprietario, il fittaiuolo ed il mezzadro, ossia di meglio ripartire l'imposta sui vari compartecipanti dell'industria agraria e a questo scopo si fecero e si discussero diverse proposte. Ma un esame maturo di questi progetti, un esame che si estese a vedere qual fosse la condizione dei nostri catasti, quali gli aumenti recentissimi delle imposte in alcune parti d'Italia, quale l'agiatezza dei contribuenti, e la complessione direi dell'industria agricola, condusse la Commissione a respingere a grande maggioranza tutti questi espedienti, ed a mettersi poi d'accordo nel provvedimento che venne sottoposto alla Camera e che fu acconsentito dal Ministero.

Esposto il provvedimento sotto il punto di vista dal quale deve essere giudicato, io esamino quali sieno le opposizioni e quali gli oppositori.

Gli oppositori si dividono in due categorie: gli uni non vogliono che si aggravi maggiormente l'imposta fondiaria, e siccome la nuova imposta è pur sempre in qualche caso un aggravio, respingono l'articolo 14; gli altri consentono ad aggravare l'imposta fondiaria in vista delle circostanze straordinarie in cui ci troviamo, ma non accettano la forma qual venne proposta dalla Commissione.

Orbene, io credo che i primi dimenticano in che modo e su quanti e quali cespiti fu ripartito il complesso delle imposte che la Commissione ha presentato alla Camera; i secondi dimenticano in che modo l'imposta fondiaria trovasi ripartita nello Stato. Gli uni e gli altri poi non considerano quale attinenza questo articolo 14 ha e deve avere coll'assetto delle altre imposte dirette, o a dir meglio di tutte le imposte che vengono a colpire la ricchezza mobile.

Quale è lo scopo adunque, quale è il carattere di questo provvedimento? Bisogna che io lo ripeta, perchè è necessario che la Camera veda ben chiaramente qual sia il concetto della Commissione. Lo scopo principale è quello, come ho detto, di meglio ripartire i pesi che o direttamente, o per incidenza gravano la rendita fondiaria; suo scopo speciale è quello di colpire la rendita fondiaria che per la legge attualmente vigente sarebbe, senza quest'articolo 14, esente da imposta; suo scopo speciale è di controllare ed assicurare il buon assetto della imposta sulla ricchezza mobile. E infine, e questo lo dirò per mio conto, poichè mi viene in pensiero, non certo per conto della Commissione, infine può anche essere suo scopo di fare un grande esperimento, se volete, con tutta prudenza, senza impegnarsi punto per l'avvenire, senza compromettere nessun principio, ma un esperimento serio, per vedere se mai anche in questa nostra Italia fosse possibile di fondare un'imposta a larga base, imposta

che si ripartisse sopra un imponibile di due miliardi, due miliardi e mezzo, e col tempo di tre miliardi, la quale potesse, come l'imposta inglese, diventare il gigante che la coprisse col suo scudo in guerra, e l'aiutasse a diffondere i benefizi della civiltà e delle arti della pace.

Non è, ho detto, che come un esperimento, e con tutte le riserve immaginabili che io, profondamente convinto per parte mia, ho insistito perchè una imposta sotto questa forma si stabilisse.

Ma innanzitutto bisogna risolvere ben chiaramente una prima questione. È proprio indispensabile, necessario di aumentare l'imposta prediale anche dopo la legge di conguaglio che ha appena due anni di vita, che deve essere rifatta l'anno venturo, e che l'ha così considerevolmente aumentata?

Qui l'onorevole mio amico il deputato Pissavini dice: no, non è possibile imporre un nuovo peso sull'imposta fondiaria; essa è abbastanza grave; abbiamo proprietari in condizioni infelicissime: atterrano le piante, e depauperano il suolo per pagare l'imposta: voi arrischiate insomma di colpire la miseria e credete di colpire la proprietà.

Io pregherei l'onorevole Pissavini di voler fare un'applicazione molto semplice e molto chiara del suo sistema, il quale consisterebbe nel lasciare la tassa come è, e del sistema della Commissione, che consisterebbe nello staccarne una parte, ponga un decimo, e nel ripartire questo decimo tenuto conto dell'agiatezza e dell'imposta attuale più o meno elevata, e così sotto deduzione della imposta che, secondo lui, opprime in quel dato caso la proprietà fondiaria.

Supponga l'onorevole Pissavini il caso di un proprietario il quale abbia una rendita di 1100 lire e che debba pagare 1000 lire a titolo d'imposta principale, e 100 lire per decimo di guerra, e che sia proprio il caso indicato da lui, che quest'imposta equivalga ad una confisca. Al proprietario

resta nulla. Ebbene col suo sistema la confisca si compie. Che cosa avviene invece col sistema della Commissione? Col sistema della Commissione, dalla rendita che è di 1100 lire si deduce l'imposta di 1000 lire. Restano ancora al proprietario cento lire. Su questo residuo si ponga la tassa del 4 per cento, ed al proprietario, il cui fondo sarebbe confiscato, secondo il sistema della Commissione resterebbe ancora un avanzo di 96 lire. Questo mi pare che dovrebbe convincere ognuno che il sistema della Commissione è informato al principio della più evidente equità.

L'imposta fondiaria da noi è grave, è sicuramente più grave che in Francia, se si comprendono i centesimi addizionali. In Francia nel 1865 l'imposta fondiaria era di 298 milioni. Da noi nel 1866, secondo i miei calcoli, sarebbe di 210. Egli è certo del pari che l'imposta per l'Italia è molto elevata se noi vogliamo paragonare la sua ricchezza fondiaria con quella della Francia. Tuttavia io non credo che ci sia una tale sproporzione dell'imposta colla forza produttiva del paese da credere che non si possa sopportare quest'onere, quando fosse meglio ripartito. Ed io non so veramente come siasi trovato enorme la cifra di un miliardo che la Commissione ha indicata come quella che rappresenta la rendita netta fondiaria. Signori, io vi prego di consultare i lavori statistici più autorevoli presso di noi, e voi troverete che nell'Annuario del 1864, compilato dal nostro egregio relatore e dal dottor Maestri, la rendita netta agraria è valutata nella somma di lire 1,191,000,000; e venne calcolata in tal cifra, deducendo dalla produzione lorda i tre quinti per le spese di produzione. Ma alla rendita dei terreni noi dobbiamo aggiungere la rendita dei caseggiati e dai documenti che abbiamo sott'occhio, e che sono nel bilancio ultimamente presentato, abbiamo la rendita presunta dei caseggiati per l'anno 1860, e questa è una somma che arriva a 260 o 270 milioni. Abbiamo dunque due soli documenti forniti di una certa autorità per noi, e da questi si rileva che la rendita

fondiaria netta è di un miliardo e 456 milioni. La Commissione l'ha ridotta a mille milioni, e credo che abbia fatta tal riduzione per cui non possa dubitarsi che questa cifra non sia una cifra reale. Io credo anzi che avremo qualche cosa di più, non qualche cosa di meno. Ma che? Una tal riduzione vi pare forse troppo forte?

Ma, signori, la Commissione ha considerato che la rendita fondiaria è pur sempre una rendita industriale; che dal prodotto brutto bisogna dedurre le spese di produzione e nelle deduzioni non si può procedere senza qualche larghezza; poi non bisogna essere troppo severi nell'applicare una tassa nuova se si vuole che la tassa metta radici; perciò ha fatto questa larghissima deduzione di 456 milioni.

Ma dentro questi limiti io credo che la rendita potrebbe ritenersi come assicurata. Del resto possiamo desumere anche da altri dati che questa cifra non sarà minore. Deducete dal miliardo la rendita dei caseggiati: vi restano 735 milioni all'incirca per prodotto netto di tutto il suolo di Italia; dal quale prodotto netto deducete le somme occorrenti pel servizio degli interessi del debito ipotecario, che ci resta? Soli 524 milioni.

Ovvero calcolate tutte le imposte che gravano la rendita netta dei terreni, che sarebbe di 735 milioni, e calcolata la somma dei carichi cominciando dall'imposta fondiaria erariale, venendo ai centesimi addizionali, ed anche alle tasse d'affari che gravano la proprietà, avrete una somma rilevantissima, che può giudicarsi non minore del trenta per cento.

Ma credete che l'Italia possa sopportare, per esempio, una tal media? No: questa finanziariamente sarebbe un'impossibilità, perchè quando consideriamo la media bisogna che ammettiamo il minimo o il massimo; ma se ammettete queste gradazioni, come pure si deve, in molti casi si dovrebbe sorpassare di gran lunga la rendita del fondo, il che succede

soltanto in casi rarissimi, e io non credo che se ne diano di tali casi in Italia.

Noi abbiamo anche altri dati che giustificano in certo modo le previsioni della Commissione, e contraddicono le affermazioni, massime dell'onorevole Accolla, il quale ci faceva vedere che la produzione agricola d'Italia, è la cosa più miserabile del mondo.

Io ho scelti i dati recenti, quelli che ho ravvisato i più autorevoli, e trovo che i risultati sono ben diversi.

Bisogna che noi non ci deprimiamo troppo nel valutare noi stessi, le nostre risorse; i nostri dibattimenti, o signori, corrono l'Europa; che cosa volete che dica lo straniero di noi quando noi stessi ad ogni momento proclamiamo che le nostre risorse sono così poche, e che noi siamo anche come agricoltori in condizioni così disperate?

Io ho rammaricato più volte in questi giorni che una parte delle nostre discussioni siasi lasciata andare verso una china che io non esito dichiarare deplorabile, e sulla quale quelli che hanno voluto percorrerla, invece di giovare al credito, come forse volevano, lo hanno danneggiato.

Noi abbiamo in Italia 25,460,000 ettari di terreni; ne abbiamo di coltivati 21,386,000, cioè 84 per cento.

La Francia ha 47,800,000 ettari, ne ha di coltivati 87 per cento; 3 per cento più di noi.

Il Belgio l'88 per cento; Baden 89 per cento; Baviera 90; Sassonia 93; ma poi la Prussia 83; la Gran Bretagna 83; l'Austria 83, qualche cosa meno di noi, e così discorrendo fino alla media di Europa che è del 69 per cento.

Andiamo a prendere poi le coltivazioni speciali.

Noi abbiamo ettari 9,625,000 di terreni aratori: per tutta Europa non sono che 216,000,000; pei vigneti in proporzione dell'estensione teniamo il primo posto. L'Italia ha 1,428,000 ettari di vigna; la Francia ne ha 2,091,000, ma naturalmente sopra una superficie maggiore; la Spagna 1,470,000; l'Austria 701,000. Io non tedierò la Camera

adducendo altri dati, ma i pochi che ho enunciati mi pare che saranno bastanti per stabilire una più esatta opinione sulle nostre risorse, e dover insistere sul punto che il male principale che affligge la finanza nostra è la viziosa ripartizione delle nostre imposte.

Devo aggiungere ancora una parola a quello che ha detto l'onorevole mio amico il deputato Pissavini, il quale ha citato, ad esempio, e si è appoggiato quasi sull'autorità dell'ex-ministro Sella come quello che non aveva colpito l'imposta fondiaria, dicendo: vedete, il Sella non l'ha colpita: io prego l'onorevole Pissavini a rettificare la sua opinione. Egli parlerebbe con maggiore esattezza se dicesse che, direttamente, l'onorevole Sella non ha colpito l'imposta fondiaria, ma il complesso dei suoi provvedimenti è ben altrimenti gravoso per l'imposta fondiaria di quello che non lo sia il progetto della Commissione. Noti l'onorevole Pissavini che nel sistema Sella la imposta sulla ricchezza mobile era elevata alla somma fissa del 15 per cento; noti che tra i valori tassati ci sono inesorabilmente i capitali ipotecari tassati anche della somma fissa del 15 per cento, mentre col sistema della Commissione si tassano al 12 al massimo: potrebbe essere l'11, il 10, il 9, l'8 e qualche frazione; ma certamente dall'otto al 12; la differenza se prendiamo la media è dal 10 al 15 per cento, e mi ammetterà l'onorevole Pissavini che una tassa così grave sui capitali ipotecari si fa sentire un pochino anche sull'agricoltura.

Ma vi ha di più. L'onorevole Sella faceva gravare sull'imposta fondiaria tutti i centesimi addizionali, facendone esente la ricchezza mobile.

Ora, l'anno scorso, i centesimi addizionali, mal ripartiti e non in conformità della legge (non voglio che addurre il fatto senza commentarlo) ammontavano a 82 milioni. Ma nel 1866, i centesimi addizionali cresceranno di tutta quella parte che sarà necessaria per sopperire alle nuove spese

provinciali e comunali, in seguito alle riforme amministrative, e probabilmente con quelli assegnati alla tassa sulla ricchezza mobile saliranno a 115, se staranno lì. Il che vuol dire che nel sistema Sella si gettavano 30 o 31 milioni sull'imposta fondiaria, perchè i centesimi addizionali vanno pagati dagli stessi contribuenti con gli stessi prodotti, con le stesse risorse.

Aggiunga l'onorevole Pissavini che nel sistema Sella ci era una tassa delle porte e finestre, e probabilmente anche l'agricoltura avrebbe sopportata una parte di questa tassa, perchè anche i contadini hanno delle porte e finestre.

Noti infine l'onorevole Pissavini che nel sistema Sella era base fondamentale l'imposta del macino, e mi permetterà di credere che anche il macino, nel modo in cui era nel sistema Sella, avrebbe avuto le sue conseguenze sulla proprietà fondiaria.

Questo vuol dire che in materia di finanze non bisogna giudicare le cose dall'apparenza e dalla esteriorità, ma conviene sempre andare in fondo alle ultime applicazioni ed alle ultime ondulazioni dell'imposta stessa.

Poi era necessità di colpire la rendita fondiaria, e intendo provarlo con una sola parola.

Noi siamo costretti ad aumentare l'imposta sul sale.

Ma volete voi che si possa aumentare un'imposta che cade sopra un grandissimo numero di contribuenti che non hanno che le braccia? Voi direte che il lavoro può procacciare delle risorse, che il prezzo della mano d'opera andò aumentando, ed è vero; ma in fin dei conti chi, oltre al sussidio del lavoro, ha a sua disposizione, sia un capitale, sia una rendita, si trova in posizione indubitatamente migliore. D'altra parte, dopo avere, se volete, esagerato anche l'applicazione della legge sulla ricchezza mobile, per farla fruttuosa, dopo aver tolto la esenzione delle quote minime per tutti i redditi fissi e definiti, un piccolo capitale qualunque, sia chirografario, sia ipotecario, qualunque

sia la somma, è colpito da tassa. Dopo avere stabilito la unione di tutti i redditi, da qualunque parte provenissero, per accordare un'esenzione di sole 250 lire pei redditi industriali e personali, ma volete voi che non si facesse assegnamento sopra una tassa che colpisse la ricchezza fondiaria? Perchè, notate bene, e non cesserò dal ripeterlo, c'è una parte della imposta fondiaria la quale non è colpita da tassa.

E qui, o signori, verrò a parlare delle critiche cui le proposte della Commissione furono fatte segno. Uno di quelli che hanno più vivamente combattuto il progetto della Commissione è stato l'onorevole Sebastiani, il quale in fondo restringe tutto il suo ragionamento in questa formola sacramentale: « vogliamo pagar di borsa e di cervello, ma non vogliamo denuncie a qualunque costo: fate pagare, ma denuncie no; » e ha detto che avrebbe decretato una statua a chi avesse avuto la fortuna di abolire le denuncie.

Io credo, o signori, che si sia singolarmente esagerata questa obbiezione; non dirò che siasi ciò fatto a disegno, ma si è molto esagerato quando si è parlato replicatamente del grande scompiglio che sarebbe stato il risultato dell'applicazione del sistema delle denunzie alla rendita fondiaria. Che cosa avviene ora, signori? Abbiamo tutta la ricchezza mobile tassata col sistema delle denunzie.

Una voce. È un cattivo sistema.

Depretis. Se è un cattivo sistema bisogna abolirlo. Ma se lo mantenete, pensate a correggerlo, a migliorarlo: in questi provvedimenti il peggio è fermarsi a mezza via, in guisa che si hanno tutti i danni senza i vantaggi, e quel ch'è peggio le finanze non ritraggono un'entrata corrispondente all'aspettazione. E perchè non si ottiene? Perchè avendo elevato l'edificio sino al tetto, ricusate di mettervi quelle poche tegole che impediranno alle intemperie di penetrarvi, e permetteranno di abitarla comodamente.

Una voce. Basta che non caschi.

Depretis. Cascherà senza dubbio, se non lo compirete; se lascerete la porta aperta agli abusi, poichè gli abusi vi lasceranno con le finanze rovinate.

Esaminiamo freddamente, o signori, se sia realmente vero che il sistema delle denuncie apporti o possa apportare nel paese un sì grave, un sì profondo e generale scompiglio.

Tutti i cittadini che hanno poco o molto di ricchezza mobile, tutti i cittadini che hanno una rendita proveniente dall'industria, dal lavoro personale, che superi le 250 lire, sono sottoposti alla tassa. Badate, signori, che se voi pensate che l'agricoltura sia esente dal sistema delle denuncie, v'ingannate. I mezzadri, i fittaiuoli sono colpiti dalla tassa sulla ricchezza mobile.

Avete in Italia 1,248,000 mezzadri. Per poco che guadagnino, o signori, a termini della legge, se il loro reddito netto e diversificato supera le 250 lire, sono sottoposti alla tassa.

Avete in Italia 310 mila fittaiuoli: se il guadagno dell'affitto supera la modesta somma che ho più volte indicata, sono sottoposti a tassa.

Chi sono gli esenti? Sono esenti quelli che indebitamente si mantengono esenti per difetto della legge, cioè i proprietari che coltivano, o fanno coltivare essi stessi direttamente i loro terreni, e sono, se le statistiche ci dicono il vero, un milione duecentosessantaquattro mila; dati quattro individui per famiglia, saranno 300 mila famiglie; perchè, o signori, io non posso supporre come affatto privi di ricchezza mobile coloro che affittano, o fanno coltivare a' mezzadri i loro beni.

Ma fermiamoci un po' su quella cifra.

Ci dicono le tavole statistiche che questi agricoltori proprietari che dovrebbero esser tanto molestati, e che per verità sono quelli che meritano i maggiori riguardi, perchè i meno agiati, si trovano nel più gran numero nelle provincie subalpine, nella conca delle Alpi, poi a traverso i monti dell'Aquilano, del Molise e dei Principati. Sentite le cifre,

perchè siccome questo è l'Achille degli argomenti, che si oppone al sistema delle denunzie, e molti di voi in buona fede credono che veramente, come diceva l'onorevole Sebastiani, queste denuncie anderanno a toccare tutti i cittadini d'Italia, è bene esaminare per minuto le cose per formarci con le cifre alla mano, e pacatamente un concetto esatto.

Eccola qua:

I proprietari in Italia che coltivano essi stessi direttamente i terreni sono 1,264,000 e si ripartiscono così: 608,000, cioè la metà circa, sono nelle antiche provincie del Regno Sardo; gli altri nella massima parte stanno nelle provincie di Salerno, Campobasso, Aquila, Lucca, Sondrio che ne ha più di tutti, Brescia e Girgenti.

Vedano in che modo si ripartiscono. Quelle provincie hanno una popolazione di 4,424,711; gli agricoltori proprietari sono 1,104,253, cioè 1 per 4 abitanti, mentre la media in Italia è 1 sopra 17 abitanti. Nelle altre 48 provincie, che non ho nominato, che hanno una popolazione di 17,347,623 c'è un agricoltore che lavora egli stesso la terra, sopra una media di 108 abitanti, e se veniamo ai casi speciali troveremo le proporzioni variarsi enormemente. Ora è necessario di considerare che i piccoli proprietari, secondo il sistema che si vorrebbe sostituire a quello della Commissione, apparentemente sarebbero risparmiati dalla tassa, ma in verità sarebbero più gravemente colpiti. In fatti essi si raccolgono per la più gran parte, giusto appunto in quelle provincie dove l'imposta fondiaria è stata rapidamente e ad un alto grado elevata, e di più in quelle stesse località dove i catasti sono disordinati, e la tassa peggio ripartita. Io non voglio, signori, lasciarmi condurre sul terreno sul quale ha voluto mettersi l'onorevole Nisco, e far confronti da compartimento a compartimento: io abborro questi confronti: e dei compartimenti catastali che corrispondono agli antichi Stati non vorrei sentirne più a parlare, se fosse possibile. Io vorrei che si esaminassero i bisogni delle varie parti d'Italia seguitando

il riparto territoriale del Regno sotto le forme che la legge amministrativa ha stabilito. Io vorrei che si studiassero i bisogni di ciascuna provincia, senza pensar mai a quale Stato abbia quella provincia appartenuto. Ebbene io non voglio far confronti (e gioverebbero molto al mio assunto) fra gl'interi compartimenti catastali, ma mi limiterò a constatare qualche fatto.

La provincia di Cuneo e la provincia di Torino hanno in complesso una popolazione di 1,500,000 abitanti circa, e 387,000 proprietari che coltivano essi stessi il terreno. E sapete come si è aumentata l'imposta fondiaria di queste due provincie? Nel 1° semestre del 1864 l'imposta fondiaria erariale di queste due provincie era di 4,873,000 lire, e se si attivasse il sistema proposto dall'onorevole Nisco e da altri, in quest'anno stesso, cioè con l'intervallo di un anno e mezzo, l'imposta sarebbe portata a 7,810,000 lire, e ciò sopra una popolazione di un milione e mezzo di abitanti, nella quale popolazione avete 387,000 proprietari che coltivano essi stessi il suolo di cui sono possessori. Ora pensate se a 18 mesi d'intervallo voi potete aumentare l'imposta fondiaria di 3 milioni portandola da 4,800,000 a 7,800,000 senza contare l'aumento dei centesimi addizionali in seguito alle nuove leggi amministrative votate l'anno scorso, e tanti interessi danneggiati.

Io chiamo su questi fatti l'attenzione dell'onorevole Accolla, il quale sull'imposta territoriale e sulla convenienza di non procedere per isbalzi improvvisi, fece delle savie osservazioni. Io lo prego a considerare se un aumento a diciotto mesi di distanza di 3 milioni sopra due sole provincie sia tal cosa che possa essere sopportata. Egli, sono certo, che mi dirà di no, e perciò io spero che interporrà l'autorità sua per persuadere l'onorevole Nisco e i suoi amici che le loro proposte non sono accettabili, e che quelle provincie non ci guadagnerebbero.

E per provarvi quanti e quali disordini produrrebbe un sì rapido aumento, anche per la ineguaglianza del riparto,

stante la sperequazione dei catasti, mi basterà, signori, richiamare alla vostra memoria alcune delle affermazioni che abbiamo udito quando nel Parlamento subalpino si trattò la legge di perequazione. Risultò da quella discussione che le provincie erano in tali condizioni tra loro, benchè nello stesso compartimento, che per pareggiarsi alcune avrebbero avuto triplicata la loro imposta. Io stesso affermai durante quella discussione, colle prove alla mano, che nella provincia da me conosciuta, l'imposta da terreno a terreno della stessa coltura, e da contribuente a contribuente variava da 1 a 14.

L'onorevole Devincenzi, che mi spiace di non vedere presente, attestava nel seno della Commissione che lo stesso accade nelle provincie napoletane, e che egli stesso era possessore di due poderi che erano dello stesso valore, ed erano affittati per la stessa somma, e di cui l'uno pagava lire 1500 d'imposta, e l'altro lire 150. Un altro dei nostri onorevoli colleghi quest'oggi stesso mi ha detto ch'egli aveva un fondo in Sicilia per cui pagava l'1 per cento, e che un altro onorevole personaggio che siede nell'altro ramo del Parlamento aveva un altro fondo vicino al suo, sul quale pagava d'imposta il 15 per cento. E l'onorevole Sella durante la discussione pel conguaglio dichiarò come cosa notoria, che le differenze catastali variavano da 1 a 20. Io potrei provarvi, se volessi abusare del vostro tempo, che nel compartimento lombardo dove son nato, e dove sappiamo tutti che la catastazione è un po' vecchia, ma buona, vi sono differenze fra fondi della stessa coltura come da 1 a 56. E non è a meravigliarsi. Il difetto della perequazione fatta per grandi contingenti compartimentali, è questo, che lascia intatte tutte quante le ineguaglianze individuali. E noi di questo fatto abbiamo avuta una dimostrazione nella stessa legge sulla ricchezza mobile.

Voi sapete che la media dell'imposta per la ricchezza mobile per l'anno 1864 era di 1,89 per cento. Ebbene noi

abbiamo trovato quella stessa differenza che io aveva indicato esistere nell'imposta catastale, cioè abbiamo trovato che nell'isola d'Elba, con questa media ingannatrice, mi si permetta la parola, si pagavano 58 centesimi per ogni 100 lire di rendita, ed in un comune della provincia di Teramo si pagava fino a 32 lire d'imposta per ogni 100 lire di rendita; cosicchè se non ci fosse stata la disposizione della legge, la quale impedisce di sorpassare il 10 per cento, voi capite che cosa sarebbe avvenuto nell'anno 1865, quando l'imposta sulla ricchezza mobile da 15 milioni è stata portata a 66: sarebbe stato necessario che il contribuente avesse venduto il suo stabile e poi accattato un capitale per pagare la sovrimposta che gli cadeva addosso.

E qui, o signori, debbo notare (poichè su questo punto l'onorevole Nisco ha insistito tanto), che non regge il confronto ch'egli ha fatto fra il catasto feudale inglese del 1692, nel quale fu fatta la consolidazione del 1798, e i catasti italiani che suppose in condizioni molto diverse, poichè sono anche in Italia catasti che hanno un'età non meno rispettabile di quella del catasto inglese. Il catasto lombardo è stato messo in vigore nel 1758 o nel 1760 e trovasi presentemente nella grave età di 106 anni.

Io so che il rilevamento della provincia a cui appartengo, è stato fatto nel 1723; e vi sono dei catasti ancora più vecchi.

Ora come volete che la ripartizione non sia viziosa? E volete procedere ad un nuovo aumento d'imposta con un distributore così imperfetto e così vizioso?

L'onorevole Nisco poi è venuto ad un'applicazione pratica di quello ch'esso diceva intorno alle provincie subalpine. Egli ha preso i dati che sono stati distribuiti intorno all'ultima consegna fatta delle rendite dei terreni in Piemonte, ed ha detto che quel compartimento ci guadagnava applicando i due decimi.

In verità mi dispiace di non veder presente l'onorevole Nisco.

Egli ha fatto un conto così sorprendente che io non so veramente dove è andato a pescare le cifre.

Egli ha pigliato l'imposta fondiaria che colpisce attualmente quel compartimento catastale, che è di lire 13,899,278. 68, poi ha constatato la rendita consegnata che è di 110 milioni, ha dedotto l'imposta, più 30 milioni di debito ipotecario, ed ha stabilito quindi una rendita tassabile di 67 milioni, cui ha applicato l'aliquota del 4 per cento, ed è venuto a dirci che il Piemonte ci perdeva 80,000 lire se non si fosse seguito il suo sistema. Prima di tutto il conto è aritmeticamente sbagliato, perchè ci guadagnerebbe ancora più di 100,000 lire anche facendo i conti secondo l'onorevole Nisco.

Ma poi dov'è andato a prendere i 30 milioni di debito ipotecario che deduce? Da quali dati ha desunto il debito che grava quelle provincie? Io lo trovo nel 1862 di 1,288,000,000 di capitale; l'onorevole ministro ha calcolato l'interesse del debito ipotecario per tutto il Regno in 280 milioni: qual'è la parte che l'onorevole Nisco assegna al Piemonte? Come e su quali basi ha potuto separare il debito ipotecario che grava i caseggiati, da quello che grava i soli beni rustici, poichè il suo conto si è limitato ai soli beni rustici?

Io deploro che l'onorevole Nisco non sia presente, poichè gradirei che egli spiegasse questi conteggi, che per me sono inesplicabili. Io faccio queste osservazioni perchè mi è sembrato che un coefficiente costante d'esagerazione si applicasse nel dipingere tutti gl'inconvenienti del sistema delle denuncie e nel condannarlo, come pure mi parvero così esagerate le lodi del sistema d'imposte dirette che lascia sussistere tutte le ingiustizie del presente e del passato, mi parve, dico, quest'esagerazione così evidente da togliere tutto il peso ai ragionamenti che si sono fatti contro il sistema della Commissione.

Del resto vi è anche un argomento che io non posso lasciar passare senza replica.

Mi scusi la Camera, adesso io non parlo nell'interesse della Commissione, ma non posso far a meno di rilevar ciò.

L'onorevole Nisco diceva: vedete quanto tempo si è impiegato nel compiere le consegne della rendita dei beni rustici in Piemonte? Due anni. Che conseguenza avrete se applicate questo sistema all'Italia? Tutte le provincie aspetteranno due anni a pagare, ed il Piemonte, il solo Piemonte, dove la consegna è finita, pagherà subito. È un beneficio il non entrare in questo sistema anche per il Piemonte.

Ma quanto al pagare subito io dico che è meglio pagar subito quello che si deve, che pagar subito quello che non si deve, perchè col sistema dei due decimi il Piemonte pagherebbe in una misura sproporzionata alle forze dei contribuenti.

Poi qui non si tratta del Piemonte, ma di tutta Italia. Infine osserverò che l'onorevole Nisco ha dimenticato che questo ritardo di due anni non è imputabile al sistema.

Infatti, quand'è che fu fatta la legge che ordinava la consegna della rendita dei beni stabili in Piemonte? Il 14 luglio 1864. Votata questa legge, e prima quasi che si votasse bisognava procedere immediatamente alla compilazione del regolamento. La legge doveva aver vigore il 1° gennaio 1864; poi fu stabilito il 1° luglio, e le operazioni si credette di poterle compiere il 30 novembre di quello stesso anno, e quando non fossero compiute si stabiliva che si dovesse ripartire la tassa sulla base dei ruoli precedenti. Ma, signori, sapete quand'è che fu firmato il regolamento per l'esecuzione della legge? Fu firmato il 25 maggio dell'anno 1865, e le ultime operazioni che, se non erro, dovettero essere prorogate, credo che si dovessero finire in febbraio scorso o nel marzo di questo stesso anno, cioè due mesi fà.

Ora, come mai si viene a parlare di un ritardo di due anni e ad esagerare le difficoltà delle consegne, mentre il ritardo ha una spiegazione naturale nel modo con cui si è

dato esecuzione alla legge? È forse colpa del sistema, se il regolamento che si doveva preparare immediatamente, è stato invece firmato solamente un anno dopo? Ecco che sorta di ragionamenti si portano contro il sistema che la Commissione ha creduto potervi proporre.

Ho sentito ieri, con un vero dolore, l'onorevole mio amico, il deputato Cavallini, sorgere a combattere fieramente l'articolo della Commissione.

Io ho con lui rilevato i difetti del sistema che si è recentemente praticato in Piemonte, che non è riuscito perchè non poteva riuscire.

Ora l'onorevole Cavallini dice: è il modo delle consegne che mi offende, il modo delle rivele; guardate, abbiam fatte tre consegne quest'anno: una per la rendita dei caseggiati, un'altra per la rendita della ricchezza mobile, una terza per la rendita dei terreni.

L'onorevole Cavallini mi permetterà di osservare che due fra le tre denunzie si son fatte in tutta Italia. Non è dunque un aggravio speciale che abbia potuto annoiarlo.

Quanto a quella dei caseggiati, l'onorevole Cavallini sa che è stata già messa in pratica in altro tempo e non mi dirà che questo sistema, applicato all'imposta dei fabbricati, abbia funzionato male.

Quanto alla ricchezza mobile, me lo perdoni l'onorevole Cavallini, egli ha detto che ha votate tutte le imposte e probabilmente ha votata anche quella della ricchezza mobile, come l'onorevole Nisco, come la voterebbero forse tutti quelli che combattono adesso il sistema delle denuncie; ma trovate forse strano solamente il sistema delle denuncie quando si tratta di applicarlo alla ricchezza fondiaria affine di togliere di mezzo le ineguaglianze e parificare l'imposta?

L'onorevole Cavallini ha detto: credete alla mia esperienza; non è possibile avere dei risultati conformi a giustizia, è una vera disperazione il dovere appartenere ad una

Commissione di sindacato la quale intenda al doloroso ufficio di valutare e determinare la rendita dei terreni.

L'onorevole Cavallini ricorderà che le cagioni per cui la perequazione del subreparto piemontese non ha sortito buon effetto, si sono previste e indicate durante la discussione della legge stessa. Infatti di che si trattò in quelle denunzie? Si trattò non di una tassa sull'entrata, come è stata proposta dal signor ministro, ma si trattò di una vera catastazione provvisoria nel compartimento. È una operazione quindi di una natura diversa, perchè mira a mettere sulle proprietà un peso fisso ed invariabile.

Poi sotto quali influenze fu fatta quest'operazione?

Sotto la pressione di una opinione generalmente invalsa che la tassa fondiaria assegnata a quel compartimento fosse troppo grave.

Un'altra circostanza anche più grave e più seria esercitò un'azione potente sui proprietari ed è che si tratta di ripartire un contingente, che non si tratta di una imposta di quotità e che nessuno dei contribuenti sapeva il peso che gli cadrebbe addosso.

Ora, e fu notato nella discussione, che influenza sull'animo dei contribuenti chiamati alle denunzie abbiano operato la persuasione che il carico era fisso, che era enorme, e che non si poteva prevedere in che misura cadrebbe sui proprietari, niuno è che non veda. E necessariamente doveva falsare la operazione.

Ma ditemi un po', o signori, se in una data provincia di 200 o 300 mila abitanti fosse imposta una tassa di tre milioni fissi, e poi si dicesse: fate la ripartizione sulla base delle consegne: su di esse questa base sarà ripartita. Ma non è naturale, signori, che ciascuno non sapendo qual parte di questo peso indeclinabile verrà a gravare sopra di lui, cioè non sapendo se dovrà pagare dieci o quindici, o venticinque per cento, cerchi di diminuire la base sulla quale questo peso dovrà essere commisurato?

È la cosa più naturale del mondo. Dunque io dico che tanto più si poteva prevedere che nelle antiche provincie, per la viziosa disposizione della legge, quel sistema non poteva riuscire.

Non poteva poi riuscire anche per altri motivi. Infatti la legge non fu, mi si permetta di dirlo, abbastanza studiata, e quindi dispone che la consegna dei redditi si fa sulla media dell'ultimo triennio; la legge non dice che si possa fare ricorrendo al criterio del valore venale, alla presunzione dei fitti, o reali, o presunti; dice nulla, e quindi che cosa è avvenuto applicando quella legge? Che i proprietari i quali avevano i loro beni affittati, hanno dovuto consegnare gli affitti: questi affitti o dipendevano da atti pubblici, o da scritture private, quindi il loro reddito è stato tassato ed accertato nella somma vera e reale quale risultava dai titoli, e invece tutti i proprietari, che facevano valere i loro beni ad economia, e che trovavano nella stessa disposizione della legge il mezzo di una valutazione più elastica che non era quella più precisa del fitto reale dell'ultimo triennio, presero una media più larga e deducendo le medie passività inerenti alla rendita dei latifondi, hanno cercato di diminuire i loro redditi.

Allora ne venne una contraddizione manifesta tra queste rendite consegnate in una misura fissa e quelle consegnate in una misura attenuata; da ciò un contrasto e dei disgusti singolari, da ciò dei confronti odiosi che certo offendevano il senso morale di chi doveva pronunciare un giudizio sulle entità consegnate. E a tutto ciò bisogna principalmente riparare. Da ciò è dipeso se il sistema delle consegne in Piemonte non ha avuto tutto quel buon risultato che era lecito di aspettarsene.

Ieri, signori, intesi di dimostrare che le accuse di cui fu fatto segno il progetto della Commissione non erano fondate, erano spesso contraddittorie, erano molto esagerate. E per persuadere di queste che mi parevano verità evidentissime

l'onorevole Cavallini io gli citava qualcheduno dei giudizi da lui stesso pronunciati.

Per provargli oggi che veramente sul progetto della Commissione fu puntato il telescopio delle esagerazioni e del sospetto, io prenderò argomento da altri giudizi che sfuggirono allo stesso onorevole Cavallini il quale manifestava un suo sospetto, dicendo: badate, non è un progetto provvisorio quello che vi sta dinnanzi: è un progetto che deve durare e che pur troppo durerà.

Ora l'onorevole Cavallini avrebbe dovuto capire che la Commissione non doveva essere riputata così scempia da presentare un progetto pel quale non vi fosse alcuna speranza che potesse durare. E perchè questa grande novazione potrebbe durare? Perchè farebbe buona prova. Ora vorrebbe l'onorevole Cavallini che non durasse se facesse buona prova?

Egli si maraviglia ancora che la Commissione avesse proposto un articolo invitando il Ministero a presentare diversi disegni di legge per riordinare le interne amministrazioni del Regno, e poi non avesse fatto cenno della legge di perequazione.

La Commissione ha invitato il Ministero a presentare disegni di legge che non esistono; la legge di perequazione esiste; tutto al più la Commissione poteva invitare il Ministero ad eseguirla, ed è tanto vero, che il sospetto è andato troppo oltre e che il dubbio manifestato dall'onorevole Cavallini era infondato, che la Commissione aveva presa già da molto tempo la risoluzione, di presentare un ordine del giorno, che sta in mano del relatore, il quale tende appunto ad invitare il Ministero ad affrettare le operazioni preparatorie per eseguire la legge di perequazione.

L'onorevole deputato Sebastiani diceva alla sua volta: amo meglio un cattivo catasto che il migliore di tutti i sistemi possibili di denunzie.

Anche questa, mi permetta, è una grande esagerazione.

Che cosa è il catasto delle provincie napoletane a cui appartiene l'onorevole preopinante? È un catasto fondato sulle denunzie.

Dunque non è altro che una denunzia antica. Ma una antica denunzia sarà più autorevole che una nuova? Una denunzia che appartiene alla storia antica, varrà meglio d'una denunzia contemporanea?

Sebastiani. Fatta da geometri.

Depretis. Fatta pure da geometri, ma niente impedisce al Governo che nel formare le Commissioni di tassazione non scelga anche a farne parte dei geometri.

L'onorevole Sebastiani sa benissimo che i catasti più invecchiano e più perdono di valore e d'efficacia, e se non sono costantemente seguitati, e dirò perseguitati con le rettifiche, il sistema dell'imposta catastale che debb'essere fondato sulla quotità, dopo il volgere degli anni, diventa un cattivo sistema fondato sulla ripartizione.

Invece succede il contrario col sistema delle denunzie, perchè quanto più invecchia tanto diventa migliore.

I pregiudizi, massime se sono eccitati e alimentati dall'interesse, col tempo e colla prova si vincono, gli errori che si commettono in un anno, si correggono nell'anno seguente: epperò tal sistema anche cogli esempi della pratica, non lo possiamo certamente preporre ai peggiori catasti possibili.

Non occorre poi tutta questa fatica nè tutta questa spesa per fare una dichiarazione della rendita o del valore di un fondo: nè c' è bisogno che ciascun contribuente abbia un consigliere in tasca per aiutarlo.

Io ho indicato i motivi per cui non è riuscita l'operazione che si sta compiendo nelle antiche provincie. Quando il denunciante sa a qual danno, infin dei conti, si espone, allora capirete che la spinta alla frode si diminuisce di molto. Quando il contribuente sa che non pagherà più del 4 per cento sulla rendita netta che gli appartiene, non credo che vorrà mettersi a rischio d'una multa grave.

Si noti che invece delle Commissioni di sindacato, sono istituite le Commissioni di tassazione, tutte composte di agenti fiscali, e che nella Commissione provinciale d'appello, l'elemento governativo prevale all'elemento elettivo, e per conseguenza molte delle obbiezioni spariscono per ciò solo che la procedura è variata; ma poi, ripeto cosa notissima perchè mi paiono tanto strani gli argomenti addotti, se troviamo maniera di accertare i redditi di un avvocato, di un ingegnere, di un industriale qualunque, perchè non la troveremo per accertare i redditi di un fondo? Non abbiamo in questo secondo caso degli elementi, per iscoprire la verità, più abbondanti e più sicuri? Non abbiamo i contratti di compra e vendita, e gli affitti, e le vendite giudiziali, e gli inventari, e le divisioni delle eredità, e gli stessi catasti? Non è più facile il conoscere quanto si ricava da uno stabile di quello che sia il conoscere a quanto ammontino i profitti di un'industria o di una professione?

Se non che a tutto questo si risponde che val meglio pagare in denaro, che pagare in perditempi, in disturbi continui, in vessazioni.

E alla nostra volta noi replichiamo che per quanto sia grande il nostro desiderio di non incomodare i contribuenti, riconosciamo però che un dovere superiore ci predomina ed è di non offendere la giustizia, e di non danneggiare lo Stato: il che vuol dire che non possiamo rispettare la comodità d'una ingiustizia, della quale profitterebbe un numero di contribuenti che non sarebbe poi tanto grande, perchè, come abbiamo ieri notato, consisterebbe in quei soli proprietari che non hanno ricchezza mobile di nessuna specie.

Per tutti gli altri poi, l'incomodo che si vuole tanto magnificare non sta nello aggiungere sulla stessa scheda la dichiarazione della rendita degli immobili, dichiarazione che non è certo più difficile pei proprietari che per gli affittuari, i mezzadri, i professionisti, i commercianti e gli industriali.

Epperciò innanzi ad inconvenienti di così lieve importanza, innanzi ad incomodi personali così poco rilevanti dovremmo trattenerci dal compiere una grande riforma?

Se consideriamo bene la proposta con la quale non si farebbe altro che aumentare le imposte esistenti, vediamo che la medesima contrasta con lo spirito delle nostre leggi.

La legge sulla ricchezza mobile formata sulla base dei contingenti e sugl'indizi ha fatto fin dal secondo anno un passo verso un sistema migliore, perchè un solo terzo dell'imposta si è distribuito sulla base dei contingenti, gli altri due terzi si sono distribuiti con una base più equa, cioè sopra una specie di catastazione della ricchezza mobile. Con la legge di conguaglio provvisorio si volle ottenere il pareggio politico dell'imposta fondiaria fra le varie parti del Regno, ma il legislatore, considerando come tale provvedimento fosse ben lontano dal dare a quest'imposta il suo assetto regolare, volle che la legge di conguaglio non avesse che una durata di quattro anni, e determinò espressamente che nel febbraio del 1867 sarà presentato un nuovo progetto di perequazione, e che la legge cesserà di aver vigore con lo scadere dello stesso anno.

Ma vi ha di più. Nella legge di perequazione era così chiara ed evidente l'idea del legislatore di procedere ad un riparto equitativo e fondato quindi sulla quotità, che per quelle provincie nelle quali il disordine dei catasti era dimostrato più evidente e tale da compromettere una tollerabile distribuzione delle imposte, per quelle provincie il legislatore ha creduto indispensabile d'inserire nella legge stessa una disposizione speciale, onde si procedesse immediatamente ad una perequazione parziale, come quella che avrebbe reso sopportabile l'imposta. Voglio parlare delle provincie subalpine.

Ora che cosa facciamo noi per quelle provincie, e non sono soltanto le subalpine, dove i catasti sono più disordinati, che facciamo con questo provvedimento sommariissimo

dell'imposta di due decimi? Provvedimento che avrebbe potuto essere proposto il primo giorno della discussione come pregiudiziale a tutto il progetto, che poteva esser consigliato al signor ministro come la cosa più semplice e più regolare, e risparmiare così dei lavori alla Commissione, ed un lungo lavoro alla Camera?

Che cosa sono adunque queste proposte sommarie, e, mi si permetta, così primitive?

Non sono altro che una negazione di quella eguaglianza in fatto d'imposte che prevalse nella legge sulla ricchezza mobile, che informa la legge di conguaglio; sono la negazione di quella giustizia distributrice che la legge ha voluto più specialmente per alcune provincie, nelle quali la distribuzione dell'imposta sulla base dei catasti è stata dalla legge stessa riconosciuta pressochè impossibile.

Vedono adunque i proponenti di qual gravità sia il provvedimento che essi propongono.

Si ha un bel dire, o signori, che si tratta d'un solo decimo: quando la misura è colma basta una piccola aggiunta a far sì che trabocchi. Ed è questo il caso delle provincie dove i catasti sono disordinati. Quindi se volete essere ossequienti al principio che domina la nostra legislazione tributaria voi dovete arrestarvi, come si è arrestata la Commissione, davanti a quella insuperabile difficoltà.

In caso diverso voi lascierete sussistere una immunità pei proprietari che offende il senso morale, e aggraverete alcuni contribuenti in modo incomportabile. I quali contribuenti, veramente troppo gravati, vi diranno che non possono pagare, che tutte le cose hanno un limite, e che questo limite è oltrepassato. E voi che risponderete? Direte che il decimo pesa egualmente su tutti i compartimenti, che perciò non offende la giustizia, e che la maggior gravezza nel caso suo particolare dipende dalla viziosa distribuzione catastale.

A questo risponderà il contribuente invitandovi a correggere questo distributore inservibile, a correggerlo prima

di aumentare l'imposta, perchè alla fine a che si riduce la vostra risposta, e quale soddisfazione date voi al reclamo? Questa sola: sei troppo gravato, è vero: tu paghi troppo: la colpa è dei catasti invecchiati: il tuo vicino però paga quasi nulla. E capirete che il contribuente non si dichiarerebbe soddisfatto.

Quindi è, o signori, che per quanto possa parer grave l'incomodo delle denunzie, per quanto possa parer seducente questa proposta di due decimi, la quale, a mio parere, ha proprio il carattere di un abbuonamento contro gli incomodi di un riscatto, contro le vessazioni fiscali, ma pagata in ragione inversa degli interessi, perchè pagano di più coloro, cui giova meno, per quanto speciose siano le ragioni messe in campo per farlo prevalere, vi ha una ragione d'interesse superiore che domina tutto, è la necessità di ripartire i tributi con giustizia, di far prevalere la giustizia per tutti, alla comodità di una parte dei cittadini.

Poi vi è una seconda considerazione, cioè bisogna vedere quali sono le conseguenze di questo provvedimento nell'interesse dello Stato, e forse anche nell'interesse stesso di quei proprietari, a cui nome si propugna e si vuol far prevalere.

È giusto questo provvedimento?

Confrontiamo i due sistemi e confrontiamoli, per maggior chiarezza, nei loro risultati aritmetici.

Il vostro sistema è presto spiegato. Chi paga cinque di principale, aumentando di un quinto, viene a pagare sei; chi paga dieci, viene a pagare dodici; chi paga venti, viene a pagar ventiquattro, e chi paga venticinque, viene a pagar trenta. Voi vedete che il peso diventa sempre più grave, a misura che l'imposta si va aggravando; cresce adunque in ragione inversa della giustizia. Invece vediamo nella sua applicazione il sistema della Commissione e facciamo un'ipotesi, un caso semplice: prendiamo un patrimonio di 20,000 lire, che dia una rendita di 1000 lire; supponiamo questa rendita gravata in diversa misura, cioè di un'imposta

che equivalga al 5, al 10, al 15, al 20 e al 25 per cento; non sono ipotesi fuori del probabile. Consideriamo ancora l'ipotesi in cui il patrimonio non sia gravato di debiti, e consideriamo il caso in cui sia gravato da un debito di 6000 lire, e quindi di un'annualità passiva di lire 300.

Nella prima ipotesi, se l'imposta è del 5 per cento, pagando la sovratassa di due decimi, il contribuente paga 60 lire; secondo il progetto della Commissione, pagherebbe 88 lire, 28 lire di più.

Se l'imposta è del 10 per cento, coi due decimi, pagherebbe 120 lire; col progetto della Commissione, 136, cioè 16 lire di più.

Se l'imposta è del 15 per cento, coi due decimi, pagherebbe 180 lire; col sistema della Commissione, 184, cioè 4 lire di più.

Se l'imposta è del 20 per cento, coi due decimi, pagherebbe 240 lire; col sistema della Commissione, 232, 8 lire di meno.

Se l'imposta è del 25 per cento, coi due decimi, pagherebbe 300 lire; col sistema della Commissione, 280, 20 lire di meno.

Questi risultati ci dicono che seguendo il sistema della Commissione l'imposta cresce quando è molto leggiera, e diminuisce quando è troppo grave: ottiensi adunque una distribuzione dell'imposta più equitativa.

Per non tediar la Camera con troppe cifre dirò che gli stessi risultati, ma un po' più sensibili, si ottengono quando la rendita di lire mille sia gravata di un debito ossia d'una annualità passiva di lire trecento. In tal caso alle cifre + 28, + 16, + 4, — 12, — 20, corrispondono queste altre di + 16 + 4, — 5, — 20, — 30, cioè si ottengono delle diminuzioni più sensibili a favore del contribuente più aggravato e meno agiato.

Qui prego la Camera di considerare com' è costituita la proprietà e ripartita l'imposta presso di noi. I possessori

di stabili sono molti, ne avremo 3,800,000 circa, cioè quanti sono i contribuenti per la tassa della ricchezza mobile. Però sapete che è piccolissimo il numero di quelli che pagano un'imposta un po' elevata, succede nella fondiaria come succede nella ricchezza mobile, vi è una piramide a base larghissima, e che si restringe rapidamente man mano che s'innalza: e perciò quest'operazione perequatrice agirà sopra una proporzione vastissima, e siccome (noti bene la Camera) le cifre da me esposte nelle due ipotesi di un patrimonio netto di debiti, e di un patrimonio gravato di annualità passive, sono sensibili nei due estremi o di una rendita gravata da una tassa troppo leggiera o di altra rendita gravata da tassa troppo grave, ne verrà questa conseguenza che applicando il sistema della Commissione saranno temperate quelle più gravi differenze che più offendono la giustizia e turbano la condizione economica della industria agricola e della proprietà fondiaria. Il quale beneficio ben può ritenersi compensare l'incomodo della denuncia e quello anche più molesto di esporre la verità.

Da ciò ognuno può facilmente vedere come sia ragionevole la proposta della Commissione che riesce ad aggravare il contribuente quando l'imposta è lieve, a sgravarlo quando è troppo grave, tenendo conto anche dei debiti che pesano sulla proprietà fondiaria, e procedendo in ragione diretta degli averi e dell'agiatezza, ed in ragione inversa delle ineguaglianze catastali.

Io capisco che se ci mettiamo a fare il conto e ad applicare questo sistema, del resto abbastanza trasparente o al nostro campetto, o al cantuccio dove siamo nati, o al nostro comune, o al nostro circondario, o a che so io, allora i risultati possono parere molesti: ma, grazie al cielo, io ho abbastanza fede nel patriottismo e nella rettitudine dei miei colleghi per credere che nessuno siasi data la pena di mettersi a fare questi calcoli per farne dipendere un voto; sarebbe un portare troppo in basso, una questione così alta.

Una sola cosa ci rimane a fare: dobbiamo vedere se in sè il provvedimento è giusto. Ora che il provvedimento riesca a ripartire molto più equamente l'imposta, questo, signori, è innegabile.

Ma c'è un'altra questione ancora. Bisogna esaminare se la ripartizione dell'imposta, qual vi è proposta dalla Commissione, riesce più giusta, considerando la tassa sulla entrata fondiaria nelle sue più intime attinenze coll'assetto dell'imposta sulla ricchezza mobile che voi avete oramai ribattezzata. Che cosa avete votato nei primi articoli del disegno di legge che vi sta dinanzi, e più precisamente nell'articolo 4? Nell'articolo 4 avete approvato un sistema diverso dal sistema precedentemente in vigore nella tassazione dei redditi della ricchezza mobile. Voi non avete che a confrontare le leggi precedenti colle disposizioni dell'articolo 4, e vedrete queste profonde innovazioni. Ne citerò una che è sostanziale ed a cui più specialmente mi riferisco, ed è che in quell'articolo avete stabilito che tutte le rendite debbano cumularsi per determinare le esenzioni, cioè il caso in cui la rendita del cittadino sia così piccola da reputarsi bastare appena alle prime necessità della vita.

Ho notato in altra occasione come fosse persino ridicolo che un agiato proprietario di stabili, che possiede anche un capitale assicurato con ipoteca, o una rendita fissa che non arriva alle 250 lire, dovesse essere esente. In questo caso la ricchezza maggiore e non la maggiore povertà, sarebbe causa di esenzione.

Il cumulo nei redditi d'ogni specie, ordinato dall'articolo 4, è dunque di una grandissima importanza, e soprattutto importante nel senso fiscale, perchè le esenzioni sono le porte per le quali passano le frodi, e se non vogliamo dei bilanci nominali contraddetti dai conti di cassa, bisogna limitare le esenzioni.

Ora l'articolo 4 che cosa dice? Vi dice questo; supponete un proprietario che abbia un fondo dal quale ricavi 400,

o 500 lire di reddito e che poi eserciti anche una piccola industria (sono cose comunissime, massime nei paesi rurali e di montagna; è difficile che colà un piccolo industriale non sia anche nello stesso tempo un piccolo proprietario), ebbene supponete che la sua piccola proprietà gli dia 500 lire di reddito netto, supponete che la sua industria gli dia una rendita di 240 lire, vedete che quest'uomo non si può riputare meritevole di esenzione. Ebbene, col vostro sistema, quelle 240 lire, che sono il frutto della sua industria, sono esenti da tassa, quantunque abbia altre 400 o 500 lire di reddito che gli provengono da altra sorgente.

Invece pigliate il suo vicino che ricava 260 lire da una piccola industria: egli comincia a pagare il 4 per cento: pigliatene un altro che ricava dal suo lavoro 350 lire: pagherà un'imposta che può andare sino al 12 per cento, mentre il primo gode, giusta il vostro sistema, l'esenzione pel reddito di lire 240, quantunque abbia 500 lire di reddito netto che gli provengono dall'agricoltura.

Ma io domando se si possa consentire ad un sistema che conduce a questi risultati!

Io non dirò (sarebbe una sottigliezza) che nell'articolo 4 sia scritta una parola, che si lega all'articolo 14, e che fino ad un certo punto pregiudica questa questione. È quella che dice doversi fare il cumulo dei redditi anche provenienti da beni stabili. Questa è una questione troppo grave perchè possa ritenersi pregiudicata dalle disposizioni che si connettono coll'articolo 14.

Ma c'è un altro punto e mi fermo su questo solo perchè non voglio parlare troppo a lungo, ed è la quistione dell'industria agricola esercitata direttamente dal proprietario del fondo.

Come provvedete a questo? Col vostro sistema questo proprietario è esente da tassa; cosicchè un piccolo fittaiuolo il quale ricava dalla sua industria e dal capitale che rappresenta il piccolo valore delle sue scorte, appena quanto

basta per mantenere la sua famiglia, un piccolo fittaiuolo che col lavoro della intiera sua famiglia guadagna qualche cosa di più di 250 lire, secondo il vostro sistema va inesorabilmente soggetto alla tassa; e se il suo guadagno supera le 350 lire può andare la sua imposta fino al 12 per cento. Or bene, domando io, perchè volete che questi ricchi proprietari, e ce ne sono molti di questi, e l'onorevole Cavallini me ne potrebbe citare parecchi, che sono fittaiuoli dei propri fondi, che esercitano la loro industria in condizioni assai migliori, perchè infine hanno modo di sviluppare i miglioramenti, hanno un capitale col quale possono ottenere i mezzi di far tutte le migliorie possibili e desiderabili, ma perchè questi contribuenti saranno esenti da tassa? Dove troverete una giustificazione di questo sistema, dove troverete chi possa approvare questa immunità che voi volete conservare nella legge a favore di una classe sola di cittadini? Io non voglio insistere, o signori, più oltre su questa questione, non voglio distendermi su di essa.

Ma se io volessi e potessi sperare che la vostra attenzione mi seguitasse, ed esaminassi più addentro la questione, e vi facessi vedere in che modo è costituita la proprietà agricola in Italia; se io potessi fissare la vostra attenzione sui gruppi diversi in cui si dividono gl'industriali della terra, voi vedreste, o signori, che nell'applicare il vostro sistema le conseguenze sarebbero anche più gravi che non possiate immaginare. Mi basterà di notare che gli affittuari dei terreni in Italia sono inegualissimamente ripartiti: 194 mila su 310 mila abitanti che appartengono alla classe degli affittuari sono nelle provincie napoletane. Cinque provincie delle quali, quattro delle meridionali, ed una della Lombardia, che è la provincia di Como, riuniscono una popolazione di 193 mila affittuari; il resto si ripartisce nelle diverse parti d'Italia. Dove noi ne troviamo un po' meno, per esempio nella provincia di Milano sono poco più di ottomila, non credete già che gli affitti non ci siano; ci sono

ma di diversa natura; ivi si esercita una grande e proficua industria, mentre quella che trovate sminuzzata è una piccola industria e poco fruttuosa.

Ora ponete la sovratassa dei due decimi, e vediamo cosa succederà in molti casi. Sapete che il fittaiuolo è tassato, sapete che il proprietario che affitta i suoi beni sarebbe tassato. Ma se il fittaiuolo appartiene a quella specie d'industriali che hanno capitali sufficienti ed esercitano la grande industria agricola, la loro tassa non cadrà sul proprietario. Invece se trattasi di piccoli e poveri affittuari che coltivano essi stessi colla loro famiglia la terra, la tassa o cadrà molto probabilmente sul proprietario o si convertirà in una diminuzione del prezzo d'affitto nella prossima locazione, seppure non si convertirà tosto alle prime scadenze in una minor somma effettivamente pagata. Sicchè in definitiva, per le provincie massime, dove sono numerosi i piccoli affitti, la tassa dell'affittuario si riduce in un sopraccarico di quella stessa proprietà che voi vorreste esonerare, ma che colpite con un altro decimo di guerra.

Mi basterà questo esempio, e ne potrei citare ben altri.

L'onorevole Sebastiani ha detto che la mezzadria era sparsa ugualmente in tutta Italia. Io mi permetto di osservare che egli si è ingannato; la mezzadria è sparsa inegualmente in tutte le parti d'Italia. Sa l'onorevole Sebastiani qual sia la scala di questa diversa concentrazione dei mezzadri? Deducetelo dai due estremi. Nella provincia di Forlì troverete un mezzadro ogni 3 abitanti; nella Sardegna ne troverete uno ogni 1719 abitanti, e poi c'è tutta la scala intermedia

Adunque, in questa materia, è d'uopo procedere guardinghi nell'affermare certi fatti, e nel giudicare intorno alla giustizia od ingiustizia di un provvedimento in fatto d'imposte. A me pare poi non esservi dubbio che operi più conforme ai principii di giustizia il sistema che la Commissione vi propone.

Ma vi è un alto interesse dello Stato, che consiglia a respingere il vostro sistema, il quale, permettetemi che lo definisca, è il sistema della comodità dell'ingiustizia.

Nell'interesse dello Stato fu stabilita una grande imposta, e voi l'avete sancita approvando i primi articoli della legge. Quest'imposta interessa sia i proprietari, che i non proprietari, interessa tutti i cittadini, è indispensabile per la vita della nazione, ed importa che quest'imposta riceva un assetto normale e solido.

Ora, io dico che un'imposta di questo genere, un'imposta sulla rendita, non può essere seriamente ordinata, se non a condizione della sua generalità.

Io vorrei che mi si adducesse un esempio di un'imposta simile a quella che fu vigente presso di noi, la quale lascia fuori del suo raggio d'azione una vastissima superficie, per così dire, la quale produce una somma enorme di rendita che non è punto contemplata che in due casi speciali, cioè nei mezzaiuoli e negli affittuari. Ecco la sola parte di tutta l'industria agricola che è contemplata nella generale applicazione della legge sulla ricchezza mobile.

Questa generalità, si capisce presto come sia indispensabile pel buon assetto della tassa. I patrimoni sono complessi; le rendite tassabili sono quelle che si accertano sotto deduzione delle spese di produzione; questa è la rendita sulla quale deve imporsi la tassa.

Nello stabilire una tassa generale sulla rendita si ammette la deduzione dei debiti, onde evitare una duplicazione di tassa, perchè quello che è passività in un patrimonio, lo si trova attività in un altro. Si deduce poi, nel caso concreto, la imposta fondiaria per la ragione che essendo quella di cui stiamo occupandoci una legge di perequazione, se non si deduce la fondiaria, si andrebbe contro lo scopo e il risultato che la legge si è proposto, anzi si verrebbe ad aggravare in senso inverso, cioè tanto più ad aggravare la tassa quanto più l'imposta preesistente fosse grave ed

intollerabile. Quindi è assolutamente necessario, in questo grande esperimento, di comprendere anche l'entrata fondiaria; in caso diverso, molte rendite sfuggiranno alla tassa.

Credete voi che riuscirete a colpire i capitali chirografari? No; in gran parte essi diventerebbero debiti dei proprietari. Andrebbero a ricoverarsi nel campo della immunità.

Le attività speciali se non le colpite nel complesso delle rendite spettanti ad un cittadino, non avete mezzo sicuro di colpirle: le denuncie non servirebbero. Che interesse volete che abbia il proprietario a rivelare i suoi debiti? Val molto meglio per lui l'accordarsi col suo creditore, e non disgustarlo. Poi è naturale che debbano i cittadini non assumersi facilmente l'odiosità di andar a rivelare i redditi tassabili degli altri senza nessuna utilità propria.

Notate ancora che non siete nemmeno sicuri di poter affermare tutti i redditi pubblici, una parte dei quali cadono sulla proprietà fondiaria, come sono i redditi ipotecari.

Quando si tratterà dell'accertamento, se il creditore e il debitore se la intendono, potranno presentare delle quietanze che non avranno altro scopo che di sottrarre pel momento alla tassa, se la tassa è un po' rilevante, un dato reddito, salvo a riprendere il posto nel registro delle ipoteche. Per modo che applicando questo sistema voi non riuscirete a far sortire in luce il capitale e la rendita che volete colpire.

Non crediate che io sia di coloro che quando sentono a parlare di capitalisti vedono subito un mostro divoratore: io credo che il negare la utilità delle funzioni sociali che esercitano i grandi capitali, sarebbe un negare la luce. Ma questo non vuol dire che nell'interesse dello Stato non si debba cercare la rendita del capitale onde sottoporla alla legge comune. Del resto poi la frode, in quanto ai chirografi, se non si adotta il sistema della Commissione è facilissima: anzi ha una teoria già completa a cui non c'è

che il rimedio proposto dalla Commissione. Voi dovete mille lire alla scadenza di un anno e con l'interesse del 6 per cento: è presto fatto; rilasciate un'obbligazione di 1060 lire, pagabili entro un anno. Rendita non ce n'è: che volete tassare? Disposizioni nelle leggi preesistenti non ve ne sono: come afferrare questa rendita? Non vi ha nessuno interessato a rivelarla, non c'è sanzione penale, e così vi sfugge.

Infine quali saranno i risultati di questo vostro sistema? Secondo me, i risultati saranno inevitabilmente questi: voi restringerete le basi dell'imposta, una gran quantità di materia tassabile vi sfuggirà; se non partite dalla massima della generalità delle denunzie, buona parte di redditi sfuggiranno, e allora la base sarà più ristretta. Ristretta la base in che modo applicherete l'imposta? Avrete o l'uno o l'altro di questi due modi: o mantenete l'imposta tale e quale è coll'aliquota nella stessa misura, e l'imposta vi renderà meno; nel caso concreto, per esempio, io credo che applicando il vostro sistema, sfuggirebbe dall'imposta una rendita non minore di 150 milioni, e credo di essere moderatissimo esponendo questa somma per crediti chirografari o ipotecari che sarebbero tassati. Se tutti i proprietari sono obbligati a fare la denuncia e si sottoponessero a tassa tutte le attività del loro patrimonio sotto deduzione di quelle sole passività che sarebbero indicate e quindi colpite nel patrimonio di un altro, colla perdita di 150 milioni annui di rendita tassabile, si perderebbero appunto quei 12 miserabili milioni che con quel sistema di primitiva semplicità voi volete dare allo Stato; dunque lo Stato non ci guadagna niente; il sistema gli fa perdere coi suoi vizi da una parte, quello che con grande detrimento della giustizia distributrice gli farebbe guadagnare dall'altra.

Ma qui perdono anche i proprietari perchè se voi diminuite di 150 milioni la rendita tassabile, e di 12 milioni annui gl'introiti delle tasse della ricchezza mobile, voi avrete un altro risultato, stante l'attuale nostra legislazione. Su

questi 12 milioni che perdete non potete ripartire i centesimi addizionali, e non potendolo, perchè la legge lo vieta, sul rimanente della rendita mobiliare che nella misura del 50 per cento, vi trovereste con una deficienza, che potrebbe essere di altri sei milioni che si getterebbero sulla proprietà fondiaria. Quindi la proprietà fondiaria, anzichè guadagnare, perderebbe.

Lo stesso accadrebbe se accostandovi al sistema Sella, voleste aumentare l'aliquota. In tal caso sapete quali rendite verrebbero colpite? Le rendite ipotecarie. La proprietà fondiaria non sarebbe posta in migliori condizioni, ed il progresso dell'industria agricola soffrirebbe gran detrimento. Mi sembra quindi che, sotto qualunque punto di vista si consideri l'emendamento che si vuol sostituire al progetto della Commissione, il medesimo non abbia i requisiti da poter essere accettato. Si noti che le conseguenze alle quali sono col mio ragionamento venuto, sono le stesse alle quali si è venuto nel seno della Commissione. La Commissione, esaminati tutti i sistemi possibili, è venuta alla conclusione che bisognava ritornare all'idea di applicare il sistema delle denuncie alla rendita fondiaria, se si voleva ripartire l'imposta in un modo giusto ed in un modo fruttuoso per le finanze dello Stato, poichè non basta, lo ripeto, scrivere delle cifre in bilancio, bisogna realizzarle.

Ho finito le mie osservazioni, e solo mi permetterò ancora brevi parole sull'emendamento dell'onorevole Berti-Pichat.

Sono costretto di dire qualche cosa su questo emendamento, ma sarò brevissimo per non tediare la Camera. Ho sentito parecchi dei miei onorevoli colleghi raccomandare questo emendamento per la sua ragionevolezza: ed io intendo dimostrare che questa ragionevolezza non è che un'apparenza. Certamente trattandosi di provvedere alla finanza io non posso lasciare in disparte le ragioni che si desumono dalla perdita che fa l'erario in conseguenza di una proposta qualsiasi: e

questo argomento si aggiunge agli altri per determinare la Commissione a respingere questo emendamento. Esso farebbe perdere allo Stato qualche cosa come tre milioni e mezzo.

Ora quando andiamo raggranellando da per tutto imposte d'ogni specie, per colmare la deficienza delle entrate dello Stato questa è una somma che non può essere indifferente, e la Commissione non poteva non tenerne conto: ma per noi questo non sarebbe un motivo che basterebbe per sè a respingere quest'emendamento, ma ce ne sono degli altri e ben più gravi.

In che modo, se seguitiamo le norme comunemente ammesse in fatto d'imposta, si stabilisce la rendita sulla quale cadono le tasse dirette nell'interesse dello Stato?

Non vi è che un modo, o signori, Le rendite sono depurate dalle sole spese di produzione e non altro: guai se si andasse oltre questo limite; non rimarrebbe materia tassabile, si verrebbero a dedurre perfino le spese di famiglia; la rendita divorerebbe sè stessa per sottrarsi alle tasse, non vi sarebbe più niente di tassabile. E ciò è tanto vero che, sia che procediate col sistema di desumere la rendita tassabile dal valor venale, sia che procediate col sistema di determinare la rendita tassabile, desumendola dagli affitti, sia che facciate le stime per determinare la rendita lorda media, le spese medie di produzione per stabilire la rendita netta, voi, in tutti i casi aggiungete alla rendita media che avete accertato tutte le imposte che si sono pagate entro una data epoca, sia nell'interesse dei comuni che delle provincie o dello Stato, e sulla somma di rendita che ne risulta imponete la tassa. E non può essere diversamente, signori, perchè lo Stato non può far dipendere l'assetto della sua imposta da altri corpi, da altre volontà, da altri interessi collettivi all'infuori del grande interesse collettivo rappresentato dallo Stato.

Se così fosse, la materia che va ad essere tassata nell'interesse dello Stato, e l'imposta stessa dello Stato non di-

penderebbe dallo Stato, ma da atti che si compiono in una diversa sfera d'azione, e d'interessi che non dipendono, e non debbono dipendere dallo Stato, seppure l'autonomia dei comuni e delle provincie non è una vana parola.

I comuni hanno la loro ragione di essere, hanno il loro modo di funzionare determinato dalla legge, ma questa azione non può nè restringere nè menomare quella che spetta allo Stato.

Ma perchè deducete l'imposta erariale? Per perequarla, per mitigarla dove è eccessiva. Perchè i debiti? Per una ragione semplicissima, per non duplicare le imposte sullo stesso patrimonio, sia tassando il patrimonio al lordo ed autorizzando il creditore a fare la ritenuta al proprio debitore, sia obbligando tutti i cittadini a denunziare i loro redditi e tassandoli sotto deduzione di altri debiti, se ve ne sono, che poi sono, in altro patrimonio, tassati. Qui colgo l'occasione per far notare all'onorevole Cavallini che vide un *bis in idem* nella imposta sull'entrata fondiaria, che questo avverrebbe invece, se si applicasse il suo sistema, perchè con questo si tassa il reddito presso il creditore e si tassa il reddito netto che è destinato al servizio di quella annualità presso il debitore, e così si viene a tassare due volte.

Ma voi deducete la tassa erariale. Rispondo che è indispensabile perchè se non si facesse la deduzione si tasserebbe più gravemente dove le tasse sono più gravi, cioè si andrebbe in un senso affatto contrario a quello che la legge si propone e che consiste nel diminuire la tassa sull'entrata dove la catastale è più grave, e per contro nell'accrescerla dove è minore, come ebbi l'onore di dire poc'anzi parlando della perequazione che si ottiene col sistema della Commissione.

Vi è poi anche un'altra ragione e si è che se si facesse luogo alla proposta dell'onorevole Berti-Pichat, lo Stato verrebbe ad accordare indirettamente un premio del 4 per cento per ogni 100 lire di maggiori centesimi addizionali

che i comuni dovessero imporre. Ora, notate che lo Stato non deve direttamente impedire l'azione dei comuni; io non sono favorevole alla limitazione dei centesimi addizionali, ma non voglio nemmeno promuoverne l'accrescimento accordando una specie d'incoraggiamento ai comuni, con un sacrifizio dello Stato. I comuni hanno delle imposte a cui possono ricorrere, la legge le determina, ma non si può ammettere che la loro azione poi venga o a diminuire la materia che si deve tassare nell'interesse dello Stato, o ad aggravare di troppo l'imposta su questa materia, perchè quando si aggrava troppo l'imposta l'interesse dello Stato ne soffre le conseguenze; e perciò chi è il più interessato ad opporsi ad un'imposta troppo grave è appunto il ministro delle finanze.

Ma vi è una ragione anche più pratica, o signori, che ci consiglia a respingere questa proposta.

I comuni nel Regno d'Italia non hanno la loro organizzazione finanziaria uniforme: ci sono dei comuni che non hanno quasi centesimi addizionali che servano a sopperire alle spese del loro bilancio.

Nelle provincie meridionali i centesimi addizionali sono pochissimi, e invece i comuni, massime i più cospicui, trovano conveniente di ricorrere ad altre sorgenti di redditi, e sono i dazi di consumo. Ora applicandosi il sistema dell'onorevole Berti-Pichat a quali conseguenze saremmo noi condotti? Che realmente nell'interesse dello Stato peserebbe con misura diversa l'imposta in alcune provincie dello Stato, e vi sarebbe assai più grave. Ora questo sconcio a giudizio della Commissione non si può ammettere, non si può consentire.

Per queste ragioni io debbo manifestare l'opinione mia e quella della Commissione, perchè la Camera non voglia accogliere l'emendamento dell'onorevole Berti-Pichat.

Finisco il mio, forse troppo lungo discorso, e la Camera me lo perdoni, perchè dovendo rispondere a molti discorsi,

ed opporre un argine ad una piena così furibonda, naturalmente vi è voluto anche il tempo, che è anch'esso un elemento di difesa.

Finirò dunque con un'osservazione e con una dichiarazione.

Io ho veduto schierati fra gli oppositori dell'articolo 14 molti de' nostri onorevoli colleghi che hanno votato contro l'articolo 5. Ebbene, io mi permetto di osservare a questi onorevoli colleghi nostri, de' quali, s'intende, rispetto le intenzioni, li prego di osservare che se votando contro l'articolo 5 ebbero in mira di migliorare la condizione del credito italiano, se questa, come non ne può essere dubbio, è stata la loro intenzione, io li prego di osservare che al credito pubblico italiano non si provvede esagerando le imposte, non si provvede mettendo un'imposta temporanea. Si cerchi pure di giustificarla pel caso di guerra, per la sua semplicità: no, o signori, non si provvede in questo modo, anzi si riesce ad un risultato contrario perchè si creano delle imposte nominali, delle imposte semplicemente figurative, che ingannano i contribuenti e più degli altri i creditori dello Stato, i quali credono che il Regno abbia un introito di molti milioni, ed in fatto poi nelle casse dello Stato non entra che una somma molto minore: soprattutto non si provvede al credito dello Stato sanzionando immunità; vi si provvede invece adottando un assetto stabile, procurando all'erario delle risorse effettive, certe, ed anche esagerando un po' il sistema fiscale: lo raddolciremo in tempi migliori.

Dichiaro poi per quello che mi riguarda che io considero questo articolo come una delle parti più sostanziali del progetto di legge in discussione. La Commissione su questo punto è stata divisa, alcuni dei suoi membri non vi hanno aderito, ma la maggioranza lo ha adottato.

Dunque per parte mia io credo che difficilmente il signor ministro potrà avere un'opinione diversa: io la credo una parte importantissima del disegno di legge, e credo che se fosse

respinta, l'equilibrio equitativo delle varie imposte sarebbe turbato, ed io in coscienza debbo fin d'ora fare le mie riserve (questa è una dichiarazione personale) sopra alcune parti della legge che sono ancora da discutersi, quando per avventura fosse respinto l'articolo 14 di cui stiamo ragionando.

Ma io spero che il signor ministro il quale vede ricomparire in quest'articolo 14 la parte più importante, e secondo me la più meritoria e la più coraggiosa del sistema che ha sviluppato innanzi alla Camera, spero che il signor ministro, che l'ha così valorosamente difeso in seno alla Commissione, lo difenderà non meno fermamente in seno alla Camera, e dissiperà i dubbi, se ce ne restano, sul valor pratico di questo progetto di legge, che non è un mostro ma è la cosa la più semplice e la più pratica, ed avrà per risultato di portare un aiuto effettivo alle finanze italiane.

L'articolo 14 fu poi approvato dalla Camera nei seguenti termini:

Per l'anno 1866 non sarà applicato il decimo di guerra sulla tassa prediale e su quella dei fabbricati, ma in sua vece sarà imposta una tassa straordinaria sull'entrata fondiaria nel modo seguente:

" I proprietari di beni stabili, rustici ed urbani dichiareranno la entrata netta dei loro stabili; la entrata sarà dichiarata dove sono situati i beni e sarà accertata nelle forme e coi metodi stabiliti per i redditi della ricchezza mobile.

" Si terrà conto in deduzione:

" 1° dei debiti ipotecari, chirografari e degli altri oneri che gravano l'entrata del fondo;

" 2° della tassa fondiaria e della sovratassa provinciale e comunale.

" Sul residuo il proprietario pagherà il 4 per cento. "

Seduta del 24 maggio 1866.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI.

All'articolo 20 così concepito:

Quando i centesimi addizionali, provinciali e comunali sull'imposta fondiaria giungessero complessivamente a raddoppiare l'imposta principale governativa, in tal caso i comuni non potranno aumentare ancora centesimi addizionali sulla fondiaria, se non dopo avere sperimentata la tassa sul valore locativo, e ottenutane speciale autorizzazione dalla Deputazione provinciale.

Erano stati proposti due emendamenti:

dall'onorevole Piolti de Bianchi:

« È data facoltà alle provincie di sovrimporre centesimi addizionali all'imposta principale fondiaria sino al limite del 50 per cento della medesima.

« Uguale facoltà è data ai comuni: però qualora la provincia non credesse di usare della sua facoltà interamente, quella dei comuni si estenderà di altrettanto.

« Sino ad esaurimento delle facoltà concesse con l'articolo 15, i centesimi addizionali dovranno sovrimporsi in egual numero all'imposta fondiaria ed all'imposta sulla ricchezza mobile.

« Quando i centesimi addizionali provinciali e comunali sull'imposta fondiaria giungessero complessivamente a pareggiare l'imposta principale governativa, i comuni potranno aggiungere nuovi centesimi addizionali sulla fondiaria medesima, purchè ottengano a ciò una speciale autorizzazione della Deputazione provinciale e sperimentino anche la tassa sul valore locativo. »

e dall'onorevole De Blasio Tiberio:

« È data facoltà alle provincie di sovrimporre centesimi addizionali all'imposta principale fondiaria, però al limite del 25 per cento della medesima.

« Uguale facoltà è data ai comuni; però qualora la provincia non credesse di usare della sua facoltà interamente, quella dei comuni si estenderà d'altrettanto in guisa che nel complesso la sovrimposta sulla prediale in nessun caso possa oltrepassare il 50 per cento della principale. »

La Commissione crede che l'articolo, quale fu da essa formulato, risponda ai desiderii che l'onorevole Piolti de Bianchi ha espressi col suo emendamento.

Quanto alla prima parte, cioè ai dubbi che possono nascere intorno alla quantità di centesimi addizionali che potrebbero imporsi dalla provincia, o rispettivamente dai comuni, io credo che questi dubbi siano risolti dalle disposizioni contenute nella legge comunale.

E prima di dare su questo punto una più estesa spiegazione dirò all'onorevole Piolti de Bianchi che non è probabile, se le spese provinciali non si accrescono molto al di là dei limiti che sono indicati, come il *maximum* per la tassa sulla ricchezza mobile. Veda infatti a quanto siano arrivati nell'esercizio 1865.

In pochi casi superarono il limite compreso nei 25 centesimi consentiti sulla tassa della ricchezza mobile, i quali devono essere naturalmente accompagnati da altrettanti centesimi addizionali sulla fondiaria.

Consideriamo ancora a qual somma arrivino le spese provinciali, consultando la tabella delle imposte dirette che sta unita alla relazione, e vedrà l'onorevole Piolti de Bianchi che in nessun caso succede che nel suo complesso le spese provinciali arrivino alla metà delle imposte erariali, tanto nella ricchezza mobile, quanto nella fondiaria.

Però esauriti i centesimi della ricchezza mobile, ed altrettanti che debbono camminare di pari passo, nella stessa proporzione come vuole la legge comunale, non c'è dubbio che i centesimi addizionali provinciali andranno oltre i venticinque centesimi dalla fondiaria.

Dirò ancora, e l'onorevole Piolti de Bianchi sa molto meglio di me, che la convocazione dei Consigli provinciali avendo luogo ad epoca fissa, il primo lunedì di settembre, ed essendo prefisso il tempo entro il quale il loro bilancio debbe essere compiuto, la quantità di centesimi addizionali provinciali sarà conosciuta prima che i Consigli comunali abbiano deliberato i loro bilanci.

I Consigli comunali si radunano nel mese di ottobre, ordinariamente; possono dunque saperlo già per loro norma; però non sarebbe nemmeno necessario a meno che non passino il limite del *maximum*, sicchè debbano pensare alle tasse sul valore locativo: perchè i centesimi addizionali sono determinati dalla spesa cui non si può provvedere col resto delle entrate comunali, che poi quanto al reparto si fa dagli agenti delle tasse nella compilazione dei ruoli.

Non mi pare dunque che possano nascere i dubbi indicati dall'onorevole Piolti de Bianchi.

Un'avvertenza faceva l'onorevole Piolti de Bianchi intorno alla parola *raddoppiare*.

La Commissione aderisce di sostituire alla parola *raddoppiare* quella di *eguagliare*, proposta dall'onorevole Protasi, o quella che sarebbe forse più propria di *pareggiare*, proposta dall'onorevole Piolti de Bianchi; perocchè il senso di quest'articolo è questo: che i centesimi addizionali sull'imposta fondiaria, tanto nell'interesse delle provincie, quanto in quello dei comuni, non possano mai sorpassare la somma principale dell'imposta erariale.

In fine l'onorevole Piolti de Bianchi faceva un'osservazione intorno agl'inconvenienti che potrebbero nascere se i comuni (e quello ch'egli prevede potrebbe in molti casi verificarsi) si trovassero nella necessità di sperimentare la tassa sul valore locativo, colla quasi certezza ch'essa non getterà tal somma da provvedere ai loro bisogni.

Veramente io credo che il caso da lui contemplato meriti considerazione, per cui penso che a questa parte del suo

emendamento, tanto il signor ministro, quanto la Commissione non avranno difficoltà di aderire; poichè non fu certo intenzione della Commissione di lasciare i comuni nell'imbarazzo, e di metterli nella necessità di esperire una tassa quando si presuma con buone ragioni che la medesima non sia per dare quel tanto che basti per sopperire al bisogno. In questo caso bisognerebbe che la Deputazione provinciale avesse facoltà di autorizzare i comuni a sovrimporre anche dei centesimi addizionali oltre il *maximum* quel tanto di che il comune abbisogna; con che però i comuni facciano tutti gli sforzi necessari per attuare la tassa sul valore locativo a norma della legge.

Credo che queste spiegazioni basteranno a soddisfare l'onorevole Piolti de Bianchi.

Piolti de Bianchi. L'onorevole presidente della Commissione mi pare che non ha risposto a una delle mie proposte, quella del terzo alinea, dove propongo di confermare nella legge attuale la prescrizione portata dall'articolo 230 della legge provinciale e comunale.

Depretis. La Commissione crede che questa disposizione sia inutile, in quanto che provvede sufficientemente a quello che vorrebbe ottenere l'onorevole Piolti de Bianchi la disposizione dell'articolo 230 della legge comunale che la Commissione ritiene conservi tutta la sua efficacia non essendovi punto derogato dalle proposte della Commissione.

L'articolo 230 dice che i centesimi addizionali, comunali e provinciali colpiscono nell'eguale proporzione tutte le imposte dirette.

Ora, che cosa ha fatto la Commissione? La Commissione ha stabilito dei *maximum,* cioè sulla ricchezza mobile i centesimi addizionali non anderanno al di là di 50: sulla fondiaria non al di là di 100, ben inteso complessivamente pel comune e la provincia.

Ora è certo che data una sovrimposta, per esempio di 40 centesimi, questi centesimi dovrebbero ripartirsi in tutte

le imposte dirette egualmente, e se 20 sono per la provincia, questi venti centesimi colpiranno nell'eguale proporzione tutte le imposte dirette, e così pel comune; cioè la fondiaria e la ricchezza mobile. Se i centesimi addizionali comunali fossero 30 si ripartirebbero egualmente nella stessa proporzione fino ai 25 centesimi su tutte le imposte dirette, pel resto sulla sola fondiaria.

Non so se mi sono spiegato chiaramente. Ripeterò il caso.

Supponiamo che il comune abbia bisogno di 30 centesimi addizionali e la provincia di 20. Nel complesso sarebbero 50 centesimi, e siccome si distribuiscono nell'egual proporzione sulle tasse principali, così ne avverrà che il comune distribuirà i trenta centesimi sulle due tasse, e la provincia avrà in questo caso distribuito 20 sulla ricchezza mobile, e 10 sulla fondiaria, e però in questo caso nessunissimo inconveniente. Non si sorpassa il *maximum*, e la distribuzione è fatta in conformità della legge comunale.

Il caso comincia a complicarsi quando si sorpassano i 50 centesimi, cioè quando occorre distribuire più di 25 centesimi dal comune e più di 25 dalla provincia. In questo caso naturalmente la provincia distribuisce i suoi centesimi addizionali sulle due tasse fino a 25 centesimi: il resto della spesa è distribuita sulla sola fondiaria. Il comune fa altrettanto, e il di più si riversa intieramente sulla fondiaria. Credo che queste spiegazioni bastino a spiegare il concetto della Commissione.

In risposta all'onorevole Pepoli ed all'onorevole De Blasio Tiberio:

FORSE, io mi ebbi la disgrazia di essermi spiegato male, oppure ho male inteso l'onorevole Pepoli. Parmi che egli mi abbia attribuita questa opinione, cioè, che io creda, che in forza dell'articolo 15 non si sia derogato a quella illimitata libertà, che era concessa ai comuni di sovrimporre

indeterminatamente centesimi addizionali alla quota principale delle imposte dirette.

È questa l'interpretazione che ha data l'onorevole Pepoli alla mia opinione?

Pepoli. Sì.

Depretis. Allora mi permetta che io gli dica, che non ho mai manifestata quest' opinione. È evidente che viene limitata dai due articoli 15 e 21 quella facoltà che prima era sconfinata di sovrimporre centesimi addizionali alle imposte dirette.

Io poi credo che l'onorevole Pepoli prenda un abbaglio, quando crede che la libertà di sovrimporre sia sancita nell'articolo 230 della legge comunale e provinciale: la libertà di sovrimporre non è sancita dall'articolo 230, ma dall'articolo 118 ove si dice che i comuni mancando di redditi proprii, o non avendone a sufficienza possono provvedere alle spese con diversi cespiti di entrata, ed anche col mezzo di sovrimposta alle contribuzioni dirette, e la legge non mette limiti a questa sovrimposta.

L'articolo 230 della legge comunale invece che cosa dice? Stabilisce in quale proporzione si distribuiscano i centesimi addizionali che colpiscono le diverse imposte dirette. Dimodochè io ho citato l'articolo che stabilisce in che modo si distribuiscano le sovrimposte, e non punto l'articolo il quale stabilisce l'illimitatà facoltà di sovrimporre.

Dopo questi schiarimenti debbo fare qualche osservazione sulla proposta dell'onorevole De Blasio.

Prima di tutto io rinnovo la mia protesta sul grave inconveniente che accade, quando una Commissione incaricata di sostenere la discussione sopra una legge così grave ed in materia così delicata e così difficile, è chiamata improvvisamente a discutere un emendamento sul quale non ha prima potuto deliberare.

Ad ogni modo dirò la mia opinione su questa proposta; e farò osservare, come parmi abbia già osservato l'onore-

vole Pepoli, che l'emendamento dell'onorevole De Blasio è la riproduzione, se non nella misura, certo nel concetto, dell'emendamento che aveva proposto ieri e che la Camera ha respinto. Il suo emendamento d'ieri voleva dar facoltà ai comuni ed alle provincie di aggiungere centesimi addizionali all'imposta fondiaria (parlava anche ieri dell'imposta fondiaria) solo quando mercè gli altri dazi e le altre tasse che consente la legge non avranno potuto sul loro bilancio coprire l'importare delle spese obbligatorie. Egli voleva una grande limitazione, e la Camera ha respinto quel suo emendamento.

Ora egli riproduce qui all'articolo 21, come ieri all'articolo 15, sotto altra forma la stessa disposizione, e la riproduce sotto una forma, mi si permetta di dirlo, che metterebbe una gran parte, forse più della metà dei comuni d'Italia nell'assoluta impossibilità di provvedere alle spese anche obbligatorie del loro bilancio.

Infatti che cosa vuole l'onorevole De Blasio col suo emendamento? Esso limita a cinquanta centesimi la sovrimposta concessa ai comuni.

Il suo emendamento è così concepito:

« È data facoltà alle provincie di sovrimporre centesimi addizionali all'imposta principale fondiaria sino al limite del 25 per cento della medesima. Uguale facoltà è data ai comuni. Però qualora la provincia non credesse di usare della sua facoltà interamente, quella dei comuni si estenderà di altrettanto; in guisa che nel complesso la sovrimposta sulla prediale in nessun caso possa oltrepassare il 50 per cento. »

Ora ha notato l'onorevole De Blasio a che somma ammontano nel loro complesso i centesimi addizionali che servono a provvedere ai bisogni dei comuni e delle provincie dello Stato? Sono 96 milioni; ciò risulta dalla tabella unita alla relazione della Commissione. Di questi 96 milioni, 14 sono ripartiti sull'imposta della ricchezza mobile, restano 82 milioni che sono ripartiti sull'imposta fondiaria.

Noti l'onorevole De Blasio che questi 82 milioni rappresentano i centesimi addizionali dell'anno 1865, e noti che nell'anno 1865 si sono votate dal Parlamento, e si sono sancite diverse leggi che hanno riformato l'amministrazione dello Stato, ed in forza di queste leggi 19 o 20 milioni, per lo meno, di maggiori spese provinciali vengono a convertirsi in una maggior quantità di centesimi addizionali, per modo che avremo circa 100 milioni di centesimi addizionali nell'anno 1866. Queste cifre sono certe, non ci si scappa.

Adesso domando io come si ripartirà questa spesa? Se tutti quanti i 7,700 comuni dello Stato avessero bisogno della stessa precisa quantità di centesimi addizionali, per far fronte alle loro spese, i centesimi addizionali starebbero in questa proporzione, cioè l' imposta diretta su cui si devono distribuire (cioè l' imposta fondiaria perchè la ricchezza mobile la lascio da parte) ammonta a 120 milioni; e supposto che dieci milioni o dodici possano ripartirsi sulla ricchezza mobile, avremo a un dipresso 90 milioni da ripartire, e così circa 75 centesimi in media.

Ora col sistema dell' onorevole De Blasio quanti milioni si potrebbero ripartire? L'aritmetica queste questioni le risolve molto presto.

Quando fossero accordati i soli 50 centesimi avrebbero i comuni di che provvedere alle loro spese per la somma di 60 milioni, ed avrebbero quindi una deficienza nel complesso di circa 30 milioni. Alla quale io non saprei in che modo i comuni potrebbero provvedere, poichè l'emendamento dell'onorevole De Blasio è assoluto, e le finanze comunali sarebbero poste nel più grande scompiglio che mai si possa immaginare.

Ma questa, signori, è l' ipotesi la più favorevole che si possa fare. Ma i comuni non si trovano tutti in egual condizione. Veda l'onorevole De Blasio i documenti annessi al progetto della Commissione, e consideri come siano diversamente ripartiti i centesimi addizionali, e con quali enormi

differenze tra i diversi comuni d'Italia. Adunque la somma occorrente sarebbe ben più elevata di quella che abbiamo detto, ai comuni mancherebbe una gran parte di mezzi per far fronte alle loro spese.

Io mi limito ad indicare queste cifre, e non volendo prolungare la discussione prego la Camera di respingere questa proposta.

Voci. Ai voti! ai voti!

Respinti gli emendamenti degli onorevoli De Blasio e Piolti de Bianchi, la Camera approvò l'articolo proposto dalla Commissione in questi termini:

Quando i centesimi addizionali, provinciali e comunali sull'imposta fondiaria, giungessero a pareggiare la imposta principale governativa, i comuni non potranno aumentare ancora centesimi addizionali sulla fondiaria se non ottenendone speciale autorizzazione dalla Deputazione provinciale, semprechè nel tempo stesso sperimentino la tassa sul valore locativo.

Seduta del 30 maggio 1866.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI.

All'articolo 51 che concerne la estensione del dazio interno di consumo. — Dopo il discorso dell'onorevole Scialoja, ministro delle finanze, il quale aveva dichiarato respingere le proposte degli onorevoli Mannetti e Cancellieri per la conversione del dazio di consumo in canone gabellario, l'onorevole Depretis così parla:

Io NON aggiungerò che una sola osservazione a quelle dell'onorevole ministro delle finanze, giacchè la questione mi pare abbastanza discussa.

Quando sia lasciato ai comuni l'obbligo di pagare la tassa al Governo, il dazio è necessariamente convertito in un canone, e il canone va necessariamente a colpire altri

contribuenti, cioè va a convertirsi in una sovrimposta alle contribuzioni dirette.

Mi preme di ben chiarire questo punto, poichè alcuni credono che accettando la proposta Cancellieri, non si faccia altro che lasciare maggiore libertà ai comuni, o di lasciare che la sapienza comunale abbia modo, come diceva l'onorevole Castiglia, di esplicarsi, di farsi conoscere facendo sì che la imposta, riscossa in famiglia, paternamente, dal comune, sia poi integralmente versata nelle casse dello Stato.

La questione non è nuova; essa ha già la sua istoria; di questo sistema si sa per esperienza quali ne sono i risultati. Il canone gabellario, cioè questo sistema che si propone adesso, fu praticato nelle provincie subalpine e per lunghi anni praticato. Che cosa è avvenuto?

Quello che doveva accadere se si pon mente ad una considerazione sulla quale prego la Camera di fissare la sua attenzione.

Il dazio di consumo, massime quando si debba elevare molto, è una tassa per sè odiosa che tocca molti interessi anche molto importanti e che arreca delle perturbazioni. Questi interessi offesi non possono a meno di reagire. Però notate una cosa, signori: questi interessi, che voi andate a ferire e a perturbare colla tassa, sono potentissimi nel comune, hanno una potenza un po' minore nella provincia, e scompariscono quasi in faccia al grande interesse dello Stato.

Epperciò se voi volete stabilire in una misura grave una tassa di consumo col mezzo dell'autorità semplicemente comunale, voi avete la metà e in alcuni casi tre quarti degli interessi del comune che sorgono contro l'amministrazione comunale e in molti casi questa amministrazione non è abbastanza forte per imporre ed esigere col debito rigore la tassa.

E allora che cosa avviene?

Allora avviene che la tassa si riscuote entro i limiti di quel possibile che al comune riesce di ottenere: e il resto

si riversa sulle imposte che stanno ancora a disposizione del comune, cioè si riversa sui centesimi addizionali.

Questo è avvenuto in molti casi...

Di San Donato. Ma se li avete limitati.

Depretis. ...massime nei comuni rurali, nelle antiche provincie del Regno.

Per i grandi comuni dove i centesimi addizionali sono, generalmente parlando, non molti elevati, e dove hanno una base larghissima, l'aumento non si sente.

Invece nei comuni rurali, massime in quelle provincie, dove i centesimi addizionali rilevano già ad una somma molto forte, e non c'è quasi altra via per ripartire questa imposta, in quei comuni l' imposta diretta diventa esorbitante e una sola classe di contribuenti viene ad essere schiacciata sotto il peso dell' imposta. Se ne volete esempi, ne ho preparati molti: ho sott'occhio i bilanci delle principali città dello Stato: in parecchie di esse i centesimi addizionali sulla fondiaria formano un introito piccolissimo: quest' introito può diventare anche più leggiero estendendosi sulla tassa della ricchezza mobile che si accumula appunto nelle grandi città; sicchè in questi grandi comuni, dove si voglia far sopportare alle imposte dirette anche una parte del dazio di consumo, facilmente si potrebbe raggiungere l' intento, ma la cosa riesce impossibile nei comuni medii, e nei comuni rurali, come, se lo si desidera, potrei dimostrare con moltissimi esempi.

Ad ogni modo riteniamo che la tassa verrà a riversarsi sull' imposta fondiaria e sulla tassa della ricchezza mobile.

Ora notate, o signori, che noi abbiamo con la legge che già avete votata, elevata l' imposta fondiaria e l' imposta sulla ricchezza mobile, cioè a dire le imposte dirette ad un livello tale che la nostra imposta diretta avrà l'onore di essere per gravezza la prima in Europa. E anche di questa triste verità se alcuno vuole le prove, sono pronto a somministrarle

Signori, volete voi far prevalere una proposta che riescirà ad aggravare di più ancora una imposta che ha passati tutti i limiti a cui si poteva spingere? Eppure tali sarebbero le conseguenze di questo sistema, e voi vedete perciò che esso è assolutamente inaccettabile.

Si aggiunga ancora che esso pregiudica eziandio l'avvenire. Ma come farete a riformare le imposte di consumazione che sono quelle sulle quali bisogna che la Camera porti la sua attenzione per cavarne maggiori risorse per lo Stato, se fin d'ora restiamo impegnati in una tassa di ripartizione invariabile, qual sarebbe il canone gabellario, la quale c'impedirà di meglio ripartire le tasse di consumo per l'avvenire, di studiare una grande imposta sulle bevande e di fare qualsiasi riforma di questo genere?

Ora darò uno schiarimento che è stato domandato dall'onorevole Valerio.

Egli domanda quale è stato il pensiero della Commissione intorno al contratto di appalto dei dazi di consumo.

Io noterò alla Camera che vi sono due specie di appalti in corso di esecuzione, cioè il contratto inteso fra i comuni e il Governo, ossia l'abbonamento che è una specie di appalto e che comprende la massima parte dei casi, e una somma di 20 milioni sopra 27. L'altro è l'appalto che fu stipulato dal Governo con una Compagnia per la riscossione dei dazi di consumo nei comuni coi quali non era stato possibile al Governo di intendersi.

La Commissione quanto a questo appalto non ha voluto per nulla pregiudicare la questione. Essa lo ha considerato come un fatto, e quando verremo all'articolo 57, sarà allora il caso di vedere se, e fino a qual punto questo fatto si debba e si possa mantenere e ritenere duraturo nell'interesse dello Stato. Sotto questo punto di vista solo la questione fu considerata dalla Commissione.

Io spero che la Camera vorrà respingere la proposta Cancellieri sulla quale mi permetterò di aggiungere una sola

parola per la posizione della questione. Abbiamo dinanzi a noi tre proposte diverse: quella dell'onorevole Cancellieri che è tutto un sistema, perchè non solamente stabilisce il modo con cui i comuni pagheranno allo Stato l'ammontare del dazio di consumo, ma stabilisce anche il modo di ripartizione e di riscossione del dazio nell'interno del comune; poi vi è quella dell'onorevole Carcani, e infine vi è quella dell'onorevole Mannetti. Quest'ultimo stabilisce una distribuzione da farsi col mezzo di un criterio che egli prestabilisce.

L'onorevole Carcani ritira il suo emendamento associandosi a quello dell'onorevole Cancellieri. — Gli onorevoli Mannetti e Cancellieri presentano un nuovo articolo per la cessione del dazio consumo ai Comuni. — Questo articolo messo ai voti è dalla Camera respinto.

Seduta del 1° giugno 1866.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI.

L'onorevole Depretis riferisce così sui vari emendamenti presentati sullo stesso articolo 51:

La Commissione si è raccolta nella giornata di ieri, ed ha preso in esame i vari emendamenti che erano già stati distribuiti nella giornata di ieri l'altro, o che furono alla Commissione comunicati nella stessa giornata di ieri.

Questi emendamenti hanno una portata diversa ed avrebbero praticamente un diverso risultato. Alcuni mirano a variare la tariffa pei dazi di consumo, quale risulta dalla tabella allegata all'articolo 51. Tali sarebbero gli emendamenti dell'onorevole Sabini che vorrebbe ristabilire la tariffa a un dipresso della legge del 1864; tale sarebbe l'emendamento dell'onorevole deputato Calvo, che a un dipresso riesce allo

stesso risultamento; tale sarebbe quello proposto dall'onorevole Accolla, il quale, se non si ripristina la tariffa qual era fissata dalla legge del 1864, diminuisce e varia sensibilmente la tariffa proposta dalla Commissione. Esaminati questi emendamenti, la Commissione venne unanime nella determinazione di respingerli tutti. La Commissione si farà un dovere di esporre alla Camera le ragioni per cui è venuta in questa determinazione.

Vi sono altri emendamenti i quali mirano a sottrarre un dato prodotto al dazio di consumo. Tale sarebbe l'emendamento proposto dall'onorevole Ferracciù, il quale vorrebbe che gli olii non fossero tassati; tale l'emendamento proposto dall'onorevole Nervo il quale per ragioni speciali vorrebbe che alcuni prodotti non fossero sottoposti alla tassa. Anche queste due specie di emendamenti la Commissione li respinge, e si riserva di dire le ragioni della sua risoluzione.

Vi sono altri emendamenti i quali hanno per oggetto di determinare che sia restituito il dazio percetto all'importazione di alcune merci nei comuni chiusi. Questi emendamenti sarebbero quelli proposti dagli onorevoli Viacava, Biancheri e Majorana. La Commissione è disposta ad accogliere in gran parte gli emendamenti proposti da questi onorevoli nostri colleghi, e si dispone a presentare alla Camera una proposta nella quale, entro certi limiti, sarà fatta ragione ai loro desiderii.

Vi sono altri emendamenti che riguardano alcuni inconvenienti che succedono nei comuni chiusi pei prodotti che nascono nel recinto daziario dei comuni stessi, e che per conseguenza andrebbero esenti da tassa. Di questo genere sarebbe l'emendamento proposto dall'onorevole Viacava ed avrebbe uno scopo simile l'emendamento dell'onorevole Calvanese. La Commissione ha esaminato questa grave questione, e proporrà alla Camera un ordine del giorno inteso a prepararne la soluzione.

Ve ne sono poi altri che si riferiscono all'articolo 60 e più propriamente alle conseguenze dell'appalto generale

dei dazi, e su questo punto quando verremo all'articolo 60 la Commissione dirà qual'è la sua maniera di vedere intorno a quegli emendamenti.

Credo così di aver soddisfatto al desiderio dell'onorevole Ricciardi, e se gli onorevoli nostri colleghi vorranno, per parte loro, assecondarlo, la Commissione ne sarà lieta.

Dirò finalmente alla Camera che la Commissione si è anche occupata di un altro punto, cioè dell'epoca in cui debbono andare in vigore le nuove tariffe di consumazione, e sarebbe d'avviso potersi rimandare al primo settembre. Nel tempo stesso, onde facilitare ai comuni l'esecuzione della nuova legge, la Commissione amerebbe lasciare ad essi un margine più largo, affinchè le amministrazioni comunali non restino per avventura imbarazzate nella loro gestione finanziaria. Quindi quella parte di maggiori oneri che, in seguito alla nuova tariffa, dovrebbe ricadere sui comuni pel quadrimestre dal settembre alla fine dell'anno, la Commissione lo ridurrebbe dal 40 al 20 per cento pei comuni chiusi, e dal 30 al 15 per cento per i comuni aperti.

Da ciò la Camera può vedere che la Commissione è animata dal desiderio di rendere più facile l'esecuzione della legge e soprattutto di non imbarazzare la gestione comunale per questo nuovo aggravio che nell'interesse generale dello Stato siamo costretti d'imporre al paese.

In risposta all'onorevole Mellana:

Io prego l'onorevole Mellana, il quale conosce da lunghi anni parecchi membri della Commissione a volersi persuadere che se essi sono venuti nella determinazione di accettare o di subire alcune proposte che in altri tempi hanno combattute, a questo doloroso sacrifizio dovettero essere sospinti da una ben forte pressione. Egli sa che non abbandoniamo facilmente le nostre opinioni; si persuada dunque

che gli è sotto la pressione di una grande necessità del paese e dopo lungo studio, che ci siamo appigliati ai soli mezzi che abbiamo trovato possibili onde arrecare un qualche soccorso alle finanze dello Stato.

Io non posso poi tralasciare di manifestare alla Camera due dolorose impressioni che provo. Una si è di vedere ad ogni tratto riaprirsi la discussione generale. (*Bravo!*) È abitudine inalterata dei Parlamenti di non rientrare nella discussione generale una volta che siasi esaurita: dopo quella, la discussione perchè sia utile bisogna che si arresti sulle quistioni speciali. Pare che in occasione di questa legge si voglia anche abbandonare questa buona e vecchia abitudine, e gli onorevoli Minervini e Mellana l'hanno appunto abbandonata.

Un'altra dolorosa impressione per me è questa, che taluno degli oratori che nei giorni passati combatteva la Commissione ha paragonato le proposte della Commissione a non so quale estirpatore od estirpatrice di capelli, che quantunque non istrappasse che un capello per volta, pure riescì a rendere calvo il paziente sottomesso ad un danno quasi insensibile ma continuo ed incessante.

A me pare che meglio si adatterebbe al caso nostro un altro apologo d'un uomo che, vivendo in paese ove era consentita la poligamia, aveva due mogli, l'una attempata e l'altra giovane. Ora la prima gli strappava i capelli neri, la seconda i bianchi e siccome pare non si limitassero a toglierne uno per volta, così avvenne che in brevissimo tempo rimase calvo. La stessa cosa, o signori, avverrebbe del progetto della Commissione, se i suoi avversari trionfassero.

Infatti tutte le nostre proposte furono aspramente combattute.

L'una non doveva accettarsi, perchè la si giudicava fatale al credito dello Stato.

L'altra non ammissibile, perchè avrebbe rovinata la proprietà fondiaria.

La terza da respingersi, perchè esiziale a tutti i comuni dello Stato.

Miglior giudizio non si era pronunciato sulle proposte fatte dal Ministero, sicchè tutto doveva essere inesorabilmente respinto. E che cosa sarebbe rimasto, o signori?

Io ho sentito una ingegnosa e sottile distinzione fra il bilancio della pace e quello della guerra, e farsi de' ragionamenti su quel che conviene nell'uno e nell'altro caso.

Ma io mi permetterò di notare che vi ha un bilancio che non è il bilancio della pace, nè quello della guerra, nè il bilancio dell'aspettazione, nè il bilancio della preparazione: è un bilancio che l'onorevole Musolino, direbbe che s'incammina verso il fallimento, e che io direi che prepara una desolante liquidazione: è un bilancio che mette lo Stato in quella stessa situazione, in cui vediamo qualche Società industriale, esposto, cioè, alla voracità dell'interesse composto, e alla fatale necessità di pagare gl'interessi dei debiti con dei nuovi debiti, che alla lor volta gettano sullo Stato il peso d'interessi gravosissimi, che bisogna pagare con altri debiti. Un tale bilancio io lo lascio qualificare a voi, o signori, come a voi lascio decidere se ad un tanto male non faccia d'uopo un pronto e radicale rimedio.

Adesso vengo alle osservazioni fatte dall'onorevole Mellana. Egli ha principalmente insistito sul danno irrimediabile che il progetto della Commissione arrecherà ai comuni. Egli crede che l'amministrazione comunale ne sarà completamente sconvolta in tutto lo Stato; che vi saranno dei comuni i quali, anche condannati dal magistrato, non avranno modo di pagare i loro debiti.

Citò ad esempio il comune di Orsara Bormida che aumentò enormemente i centesimi addizionali, ciò che non potrebbe fare per l'avvenire, se il progetto della Commissione fosse approvato. E questo perchè? Perchè i centesimi addizionali furono dalla Commissione limitati a 50. Ora con

queste disposizioni sul dazio di consumo, anche le risorse che i comuni ne ritraggono sono assorbite dallo Stato; quindi, tolto ogni mezzo ai comuni per far fronte ai loro impegni, dovranno proclamare il fallimento.

L'onorevole Mellana non ha, questa volta, osservato con la sua solita attenzione quali sono le disposizioni del disegno di legge che la Commissione ha presentato alla Camera. Non è punto vero che i centesimi addizionali siano limitati a 50. È limitato il numero dei centesimi addizionali sulla tassa della ricchezza mobile, ma sulla fondiaria non è punto limitato. È bensì reso un po' più difficile l'aumento dei centesimi addizionali e subordinato all'approvazione della Deputazione provinciale. In fatti quando i centesimi addizionali sull'imposta fondiaria sono elevati a 100, i comuni sono obbligati a ricorrere all'imposta sul valore locativo, e non possono aumentare, oltre quel limite, la sovrimposta sulla fondiaria se non coll'autorizzazione della Deputazione provinciale la quale, nel caso da lui citato di spese obbligatorie, non può ricusarla e l'aumento, si noti bene, è indefinito.

Questo è il sistema adottato dalla Commissione.

Ma noti poi l'onorevole Mellana una circostanza che si è già fatta notare più volte, ma che giova ripetere poichè la necessità lo vuole, ed è, che i dazi di consumo profittano ai comuni che hanno una popolazione agglomerata considerevole, chè, quanto ai comuni rurali non costituiscono un reddito riflessibile, perchè ivi manca la materia tassabile, e se vi si volesse stabilire un dazio di consumo d'una certa importanza si convertirebbe immediatamente in un aumento dell'imposta prediale: giacchè l'onorevole Mellana m'insegna che nei piccoli comuni, per esempio come quello di Orsara Bormida, caso del resto eccezionalissimo, il provento che ritrae il comune dal dazio di consumo non sarà forse maggiore di 100 lire, per modo che questo caso sarebbe estraneo alla questione che stiamo agitando.

Non bisogna poi esagerare certe affermazioni, e prima di portarle in seno alla Camera bisogna esserne sicuri.

Mi permetta l'onorevole Mellana, che io glielo dica: egli ha detto che la media dei centesimi addizionali è di 200 centesimi per lira; ma egli ha sott'occhi un prospetto distribuito dalla Commissione, dal quale egli potrà vedere che le imposte dirette rilevano a 177 milioni e che i centesimi addizionali ammontano a 96 milioni, cioè 32 milioni ripartiti a vantaggio delle provincie, e 64 milioni ripartiti a vantaggio dei comuni.

Mellana. Ma io ho parlato di provincie speciali.

Depretis. Adesso verremo alle provincie speciali, stia tranquillo, che la Commissione non ha mancato di occuparsi anche delle provincie. E poichè egli ha parlato della provincia di Alessandria gli dimostrerò, colle cifre, che egli si è sbagliato del doppio.

La provincia di Alessandria (io prego l'onorevole Mellana di fare osservazione al prospetto che fu comunicato alla Commissione dal Ministero, e che fu stampato colla relazione, prospetto che sta sotto gli occhi della Commissione), la provincia di Alessandria, dico, ha un'imposta erariale diretta di 4,797,483.99, e su questa imposta diretta la sovrimposta provinciale nel 1865 era di 1,058,158.59, e si noti che naturalmente in questa sovrimposta provinciale dev'essere inclusa quella parte dei sette milioni che si ripartisce in surrogazione delle spese già provinciali, che nel 1865 si pagarono direttamente dallo Stato.

Nei comuni della provincia di Alessandria, i centesimi addizionali nel 1865 si elevarono alla somma di lire 3,231,350.35, per modo che da un conto che fortunatamente mi trovo avere sotto mano, mi risulta che i centesimi addizionali della provincia di Alessandria sono in questa proporzione, cioè 22 centesimi addizionali nell'interesse della provincia, e 67 centesimi nell'interesse dei comuni, e così in totale centesimi 89.

Vede l'onorevole Mellana che siamo lontani dall'arrivare ai 200 centesimi; questi sono i dati somministrati dal Ministero, e che io debbo credere esattissimi.

Mellana. Oibò!

Depretis. Se non lo sono, l'onorevole Mellana ne produca degli altri e dimostri che siano più esatti; ma sarà difficile che ci riesca.

Del resto, mi permetta l'onorevole Mellana che gli dica, che l'andar cercando, e il produrre ad esempio un comune come quello di Orsara Bormida che si trova in condizioni eccezionalissime è un'esagerazione che non può servire a provare una media.

Ma pigliamo i dati statistici desunti dai bilanci comunali e provinciali del 1863 come vennero pubblicati dal Ministero, dati che hanno servito a tutte le discussioni che si son fatte da quell'epoca in poi, e vedremo che una delle provincie nelle quale i centesimi addizionali sono più irregolarmente ripartiti, è appunto quella di Alessandria, per le grandi variazioni del suo censimento, le quali variazioni fanno sì che bene spesso i centesimi addizionali figurano in una somma esagerata appunto perchè l'estimo e l' imposta erariale è minima in confronto della rendita netta fondiaria. Infatti la sovraimposta fondiaria di quei comuni nel 1863, presentava queste differenze: nel comune di Alessandria i centesimi addizionali erano 78 per lira; nel comune di Acqui 95; di Asti 69; di Nizza 66; di Moncalvo 134; e vediamo alcuni comuni, quello di Castelrochero pagare 930 centesimi per ogni lira d'imposta diretta; quello di Maranzana 725; quello di Orsara Bormida 1628. Vede dunque l'onorevole Mellana che gli esempi addotti non servono, e che inoltre non sono esatti.

In che consistono poi le proposte che l'onorevole Mellana vorrebbe sostituire a quelle della Commissione? Egli dice, dapprima, abbiamo le dogane che ponno accrescersi. A questa proposta ha già risposto l'onorevole Lanza: noi siamo vin-

colati dai trattati; ed è già doloroso sacrificio per noi quello di dover tassare la esportazione; ma l'onorevole Mellana dice, avrete 5 milioni di quintali di grano che s'importano nello Stato, tassate di due lire per quintale l'importazione, ed avrete 10 milioni. Anche qui mi permetta l'onorevole Mellana di notare che da' suoi dieci milioni bisogna dedurne due e mezzo, perchè esiste un diritto di bilancia di 50 centesimi, quindi le due lire si riducono a lire 1.50; ed invece di percepire 10 milioni ne percepirebbe soli 7 e mezzo.

Ma la Commissione ha elevata la tassa ad una lira e non volle andar più oltre ed io non dirò adesso le ragioni di questa sua determinazione, ma anche in questo l'onorevole Mellana vede che i suoi computi non sono esatti.

Ma l'onorevole Mellana non si arresta e propone una tassa sul valore locativo, e una tassa sulle patenti dalle quali intende ottenere, mantenendo la legge sulla ricchezza mobile, niente meno che un nuovo introito di 40 milioni.

Che cosa farebbe l'onorevole Mellana con questo suo sistema? Egli introdurrebbe in tutto il Regno le tasse indiziarie quali erano in Piemonte prima del 1864 e quali sono attualmente in Francia, cioè una nuova tassa diretta in aumento a quella sulla ricchezza mobile ed in generale alle imposte dirette che abbiamo sentito da tutti essere gravissime.

Se l'onorevole Mellana vuol sapere a che somma ammontano le tasse dirette secondo le proposte della Commissione, votate dalla Camera, mi farò un dovere di dirglielo.

Le tasse dirette sulla ricchezza mobile e sulla fondiaria, terreni e fabbricati, compresi i centesimi addizionali, perchè il contribuente deve far uscire dalla sua borsa tanto quello che paga allo Stato come quello che paga alla provincia ed al comune, tutte queste tasse dirette arrivano alla somma di 367 milioni, cioè 237 milioni sulla fondiaria e 130 sulla ricchezza mobile, bene inteso coi centesimi addizionali presuntivamente calcolati e quindi per testa, lire 16.87.

Sa qual'è la somma che si paga in Francia? Si paga in tutto e per tutto, come risulta dal bilancio del 1865, la somma di 517 milioni, che vuol dire 13.81 per testa, tre lire per testa meno che in Italia; cosicchè l'Italia pagherebbe fin d'ora una somma d'imposte dirette niente meno che di circa 66 milioni superiore a quelle della Francia, e se prevalesse la proposta dell'onorevole Mellana, se ne aggiungerebbero altri 40, che farebbero 100 milioni.

Ora avvi alcuno che possa credere che le imposte dirette possano elevarsi sino a questo limite? Avvi alcuno che crederebbe un tal peso sopportabile per l'Italia?

Perchè, giova ripeterlo, cosa è l'imposta sulle patenti e l'imposta sul valore locativo a cui allude l'onorevole Mellana? È una sostituzione o una aggiunta all'imposta sulla ricchezza mobile. Non può esser altro.

Mellana. Perchè la lasciate ai comuni?

Depretis. La Commissione l'ha lasciata ai comuni, e non fu certo col mio assenso, come mezzo di frenare le spese comunali, di aumentare le risorse comunali e meglio distribuirle, ed anche come un correttivo alla disposizione che limita in modo assoluto a 50 centesimi addizionali sulla tassa della ricchezza mobile, limite che non può in nessuna evenienza essere sorpassato.

Se occorresse, io potrei facilmente dimostrare quello che del resto ha già dimostrato abbastanza l'onorevole Lanza, che cioè quando gli Stati stanno, come appunto l'Italia, compiendo la loro unificazione finanziaria, è assai più facile il ripartire i pesi sulle imposte dirette che su quelle di consumazione. Il terreno, gli estimi, i capitali fruttiferi, le rendite pubbliche si possono più facilmente sottomettere ad un'imposta proporzionale, e siccome più facilmente si possono afferrare, quando i bisogni dello Stato si fanno urgenti, le imposte si gettano su quegli enti che meno possono sfuggire.

È molto più difficile il bene ordinare le imposte indirette: bisogna creare le abitudini, direi quasi, e le abitudini in

breve tempo non si riesce nemmeno a modificarle. Ma pure, quando la necessità ci incalza e la giustizia lo esige, bisogna dar mano anche a questa riforma che procura allo Stato una risorsa che col tempo acquista una sempre maggiore elasticità.

Se si volessero addurre altri esempi, potrei addurre quello del primo Regno d' Italia.

Il primo Regno d'Italia si trovava, salve le proporzioni, a un dipresso nelle condizioni quanto ai tributi in cui ci troviamo attualmente, e dovette rifare tutto l'edifizio finanziario, e sulle prime aggravare principalmente le imposte dirette, sicchè nel bilancio del 1810, cioè dopo diversi anni di esperienza di un'amministrazione che l'onorevole Mellana mi ammetterà avere avuto fama meritata di sapienza amministrativa, dopo diversi anni, dico, nel 1810 avevamo nel Regno d'Italia 68 milioni d'imposta diretta, e ne avevamo circa 72 d' imposte indirette.

Dico quindi che i surrogati che ci sono proposti non riescirebbero che a rendere più gravi quelle imposte che sono già condotte al più alto grado cui si possano elevare. Altri surrogati non ci sono, il *deficit* cui bisogna provvedere è evidente, nello stato in cui siamo, non possiamo non dobbiamo rimanere, senza esporci ad una catastrofe che non sarebbe lontana. Creda pure l'onorevole Mellana che se la Commissione s'è indotta a ricorrere ad alcune sorgenti di entrata fu principalmente, perchè sono le sole alle quali si può attualmente ricorrere per sovvenire ai bisogni delle finanze.

Seduta del 2 giugno 1866.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI.

All'articolo 57:

La tariffa annessa alla presente legge entrerà in vigore dal 1° agosto 1866 quanto alle materie già soggette a dazio nella tariffa ora vigente.

Da quel giorno medesimo, e sino al 31 dicembre dell'anno corrente, i comuni chiusi pagheranno al Governo un'aggiunta del 40 per cento, ed i comuni aperti un'aggiunta del 30 per cento, rispettivamente sui canoni stabiliti nei contratti in vigore.

Pei comuni compresi nell'appalto, il Governo si atterrà ai patti convenuti per determinare la misura dell'aumento corrispondente a quello delle tariffe.

L'onorevole Calvanese propone sostituirvi il seguente:

La tariffa annessa alla presente legge entrerà in vigore al 1° gennaio 1867.

L'onorevole Depretis osserva:

La Commissione non può accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Calvanese, e ne dirò brevemente le ragioni.

Io prego la Camera di distinguere due specie di variazioni che la Commissione ha proposto di introdurre nella tariffa in vigore. La tariffa fu variata aumentando le tasse pei diversi articoli indicati nella tariffa stessa, e aggiungendone di nuovi sui quali prima non si percepiva la tassa di consumazione.

Quanto ai prodotti sui quali è già stabilita una tassa dalla legge del 1864, applicando la proposta della Commissione, non si fa altro che aumentare la misura di un dazio in percezione, ed i comuni cui viene imposto l'obbligo di corrispon-

dere al Governo un aumento di dazio, hanno alla loro volta il diritto di esigerlo dai contribuenti. Non c'è nessun inconveniente, perchè tutta la differenza starà in ciò che, invece di percevere in una data misura, si perceverà in una misura alquanto più elevata.

Per conseguenza la Commissione era venuta nella determinazione, massime sull'istanza del ministro delle finanze (il quale bisogna che faccia conto su tutte le risorse possibili), era venuta nella determinazione, dico, di proporre che per questa parte la legge andasse in vigore il 1° agosto 1866; ma considerando che bisognerà pur lasciare ai comuni un certo tempo (quantunque non sianvi gravi difficoltà), e considerando poi ancora che la lunga discussione a cui ha già dato luogo la legge, discussione che dovrà ancora prolungarsi anche per quella che dovrà avvenire nell'altro ramo del Parlamento, porterà ad un'altra perdita di tempo, la Commissione è venuta nella determinazione di protrarre alquanto l'epoca in cui debba applicarsi la tariffa più elevata, e che sia fissata al 1° settembre 1866.

Calcolando poi il maggior introito che i comuni avrebbero potuto fare in seguito dell'applicazione delle nuove e più elevate tariffe, la Commissione ha riconosciuto che l'aumento produrrebbe un maggior introito che, pei comuni chiusi, sarebbe stato superiore al 40 per cento in confronto di quello che attualmente percevono, e pei comuni aperti del 30 per cento, ed aveva fissato rispettivamente al 40 ed al 30 per cento l'aumento da pagarsi alle finanze dello Stato.

Tuttavia per venire in sollievo ai comuni, ai quali viene imposto un nuovo onere che riversano sui contribuenti, ma che certo loro arreca un qualche disturbo amministrativo, la Commissione è venuta nella risoluzione di diminuire alquanto la somma da pagarsi allo Stato, di ridurla alla metà, e di lasciare l'altra metà a vantaggio dei comuni, i quali corrisponderanno al Governo il 20 per cento d'aumento se

trattasi di comuni chiusi, ed il 15 per cento se trattasi di comuni aperti.

Nè questo fatto esce punto dalle regole ordinarie dell'amministrazione comunale, perchè ognuno sa che, in forza dell'articolo 121 della legge comunale, quando sopravvengono nuove entrate nel comune, queste nuove entrate sono incassate secondo le norme ordinarie, ed in questo caso i comuni da un lato le riceveranno dai contribuenti, mentre dall'altro lato le verseranno nelle casse dello Stato. Per conseguenza la Commissione, principalmente per non perdere un'entrata assicurata alle finanze, non può accettare l'emendamento dell'onorevole Calvanese, e prega la Camera di accettare l'articolo 57 colle modificazioni che la Commissione vi ha introdotto.

Respinta la proposta dell'onorevole Calvanese, l'articolo fu dalla Camera approvato con le modificazioni della Commissione.

Questo disegno di legge fu approvato dalla Camera dei Deputati il 6 giugno 1866. (Voti favorevoli 115, voti contrari 40, astenutosi 1), e dal Senato del Regno il 19 dello stesso mese. — Durante la guerra le disposizioni di questo disegno di legge furono emanate con Decreti Reali in virtù della Legge per facoltà straordinarie 28 giugno 1866, n. 2987.

X LEGISLATURA - SESSIONE 1867-69.

Elezione e giuramento

L'onorevole Agostino Depretis fu rieletto nel Collegio di Stradella, e la sua elezione venne convalidata nella seduta del 23 marzo 1867.

Aveva prestato giuramento il giorno precedente nella seduta reale d'inaugurazione della X Legislatura.

Nomina di Agostino Depretis a ministro delle finanze

L'onorevole Depretis fu nominato ministro delle finanze nel Gabinetto Ricasoli con R. decreto del 17 febbraio 1867 e rimase in ufficio sino al 4 successivo aprile, giorno in cui l'onorevole barone Ricasoli rassegnò le dimissioni dell'intero Gabinetto a Sua Maestà.

Esercizio provvisorio del bilancio 1867

Con questo disegno di legge presentato dall'onorevole Depretis, ministro delle finanze, nella seduta del 29 marzo 1867 chiedevasi l'esercizio provvisorio sino a tutto giugno. — Esaminato dalla Commissione eletta dagli Uffici e composta dei deputati Ferracciù, Ricci Giovanni, Coppino, Briganti-Bellini Bellino, De Filippo, Ferraris, Martinelli, Giorgini e Minghetti fu riferito da quest'ultimo nella successiva seduta ed immediatamente discusso.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 30 marzo 1867.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARI.

Discorso dell'onorevole Depretis, ministro delle finanze, in risposta alle considerazioni politiche dell'onorevole Bixio:

L'ONOREVOLE deputato Bixio ha creduto di cogliere questa circostanza per sollevare la questione politica. Il Ministero crede che questo non sia il momento opportuno; perchè, una volta cominciata, questa questione non la si può lasciare in sospeso; bisogna continuarla fino alla sua fine. (*Bravo! Bene!*)

Per conseguenza mi permetta l'onorevole Bixio che io non risponda che una parola alle censure che si contengono nel suo discorso, e sarà per replicare a quelle fra le sue parole che mi toccano più davvicino di tutte le altre.

L'onorevole deputato Bixio ha detto che il discorso della Corona è un discorso da Consiglio provinciale, che il Governo d'Italia, in quella solenne circostanza, con insolito costume si è permesso quasi di ecclissarsi; che non ha fatto sentire la sua parola ai popoli civili, non ha detto nulla all'Europa.

Mi permetta l'onorevole Bixio che io gli dica che egli cade in errore. Io non credo che l'Italia sia sembrata muta all'Europa; non credo che nel Consesso delle nazioni europee l'Italia non faccia sentire la sua influenza; non credo nemmeno che la sua modesta dichiarazione non sia stata intesa ed apprezzata dall'Europa. Chi non ha compreso cosa ha voluto dire, o signori, all'Europa l'Italia col modesto discorso della Corona? L'Italia ha voluto dire all'Europa che essa aveva innanzi a sè un grave còmpito, a cui intendeva dedicarsi, e che essa, l'Italia, voleva in una parte, che è vitale della pubblica amministrazione e della sua vita nazionale, mettersi al livello degli altri popoli europei.

L'Italia ha il suo credito perduto. L'Italia ha le sue finanze più ancora screditate nell'opinione di Europa, di quello che siano effettivamente nel fatto.

Ebbene, nel discorso della Corona, l'Italia ha detto all'Europa: Io voglio in un momento di tregua consacrarmi intieramente all'assetto delle mie finanze e dei miei ordini amministrativi, per far sentire tutto il peso della mia legittima influenza in mezzo ai popoli europei, ai quali intendo di essere eguale nei diritti, come negli obblighi. (*Vivi applausi*)

Dopo spiegazioni fornite all'onorevole Mellana dall'onorevole relatore Minghetti:

Credo conveniente di aggiungere ancora una spiegazione a quelle già date dalla Commissione, perchè non amerei che l'onorevole deputato Mellana credesse che non sia unita al

bilancio la nota, ossia la seconda appendice in cui sono specificate una per una tutte le minori spese e tutti i maggiori introiti. Questa nota fu presentata ieri da me, fu consegnata all'ufficio di Presidenza, è piuttosto voluminosa comprendendo molte variazioni in tutti i rami dell'amministrazione. Seguitando una consuetudine che mi si dice osservata per l'addietro, questa nota si fa stampare a cura del ministro delle finanze, e appunto per affrettarne la stampa l'ho ritirata. Però stamattina la Commissione avendomi chiamato nel suo seno onde ottenere alcune spiegazioni, ho nuovamente portata questa nota alla Commissione, e ho potuto dichiarargli in che parzialmente consistessero le diverse modificazioni, e la cifra complessiva in lire e centesimi, per modo che se la Camera vuol conoscere le cifre questa nota la si può richiamare. Del resto, le ho indicate alla Commissione, e non ho nessuna difficoltà che le dichiari, poichè preme anche al ministro delle finanze che nel voto del bilancio provvisorio la Camera si riferisca a qualche cosa di concreto, e non vi sia nessuna cifra indeterminata.

Farò un'osservazione all'altra avvertenza fatta dall'onorevole Mellana. Egli domandava se discutendosi poi i bilanci per l'esercizio del 1867, e avvenendo che pel voto della Camera si facesse qualche riduzione ad una o ad altra spesa, il Ministero si sarebbe attenuto a quella riduzione.

L'onorevole Mellana sa per la lunga esperienza parlamentare che abbiamo comune, che quando si discute e si vota il bilancio si hanno presenti le spese imprescindibilmente incontrate pel tempo passato, quelle inevitabili per l'avvenire e quelle che si possono risparmiare.

Ora, in faccia a queste considerazioni, come del resto si è sempre praticato, dichiaro che aderisco completamente alla consuetudine accennata dall'onorevole Mellana, e che il voto della Camera sarà dal Ministero tenuto come norma per l'esercizio del bilancio.

In risposta all'onorevole Crispi:

Io SENTO il dovere di rispondere all'onorevole Crispi almeno una parola, quasi per un fatto personale.

L'onorevole Crispi dichiarò che egli non crede che il bilancio provvisorio che discutiamo sarà l'ultimo bilancio provvisorio: egli non presta fede a questa mia dichiarazione.

Ebbene io credo che se il Parlamento vuole, il bilancio provvisorio che stiamo discutendo sarà l'ultimo, ed io mi permetto di assicurare l'onorevole deputato Crispi che se non avessi questa fiducia non rimarrei un momento a reggere il Ministero delle finanze; e però io vorrei pregare l'onorevole Crispi a sospendere per un momento il suo giudizio; lo sospenda finchè non mi sia dato di esporre le mie idee ed i miei disegni alla Camera, e di manifestare in che modo io crederei che debba essere organizzato il servizio della contabilità generale dello Stato, quello della riscossione delle imposte, e come vorrei le imposte modificate.

Dopo questa esposizione io mi permetterò d'interrogare l'onorevole Crispi, per sapere se egli persista ancora nel credere che il Ministero abbia manifestato una speranza che non possa avverarsi. (*Movimenti di approvazione*)

L'onorevole Crispi ha detto pure che una mia parola lo ha scandalizzato. Io ho detto, secondo lui, ed io non lo ricordo, che il nostro credito è perduto. E l'onorevole Crispi afferma che il nostro credito non è perduto.

Se ho pronunziata una tale parola, io la rettifico e la ritiro: no, il credito non è perduto; e se ho detto la parola, la lingua ha tradito il pensiero.

Voci. Non l' ha detto.

Depretis, *ministro delle finanze.* Ma l'onorevole Crispi non può disconoscere che il nostro credito è in sofferenza, in grande sofferenza; questa affermazione non ha contrasto.

Però, oggi, io dico il vero, che come ministro delle finanze ritraggo un buon conforto dalla dichiarazione dell'onorevole Crispi: egli ha detto che gli uomini della Sinistra hanno capito che la ragione dei tempi voleva un diverso contegno; che il loro partito non è immobile, che non vuol compromettere il paese in faccia alla politica estera, che vuole l'assetto dell'amministrazione e della finanza, che vuole la libertà vera; e in verità, o signori, io comincio a credere che il Ministero divida le opinioni dell'onorevole Crispi, e che da questo giorno sarà assai più facile di quello che è sembrato possibile nella Camera testè disciolta, di comporre una grossa maggioranza senza la quale il ministro delle finanze, più degli altri, sente come sia altamente difficile il còmpito che ha avuto, forse, la temerità di assumere. (*Bravissimo!*)

Nella stessa seduta il disegno di legge fu approvato a scrutinio segreto dalla Camera dei Deputati (Voti favorevoli 277, voti contrari 26), e dal Senato del Regno il 31 marzo 1867.

(Legge 31 marzo 1867, n. 3680).

Sugli avvenimenti politici nell'Agro romano - Mentana

Al riprendersi dei lavori parlamentari, nella seduta del 4 dicembre 1867 gli onorevoli Miceli, La Porta e Villa Tommaso presentarono alla Camera domande d'interpellanze intorno alla condotta tenuta dal Gabinetto Rattazzi negli ultimi avvenimenti politici, sull'arresto e sulla detenzione del generale Garibaldi, nonchè sull'indirizzo politico relativamente alla questione italiana di Roma. — Il 19 ottobre il Gabinetto Rattazzi aveva rassegnato le dimissioni a S. M. — Il nuovo Gabinetto presieduto dall'onorevole Menabrea fu nominato con regio decreto 27 ottobre. — La discussione di tali interpellanze ebbe luogo nella Camera dei Deputati dal 9 al 22 dicembre 1867.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 16 dicembre 1867.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

Discorso pronunciato dall'onorevole Depretis:

SIGNORI, io debbo innanzi tutto brevissimamente trattenere la Camera sopra un argomento e sopra fatti che mi sono personali.

Si è replicatamente, e qui e fuori di qui, fatta allusione ad una combinazione ministeriale che non potè compiersi, combinazione tentata dal generale Cialdini. [1]

[1] Quando il Gabinetto Rattazzi rassegnò le dimissioni, Sua Maestà incaricò il generale Cialdini di formare il nuovo Ministero.

Io, con alcuni altri membri di questa Camera, sono fra le persone che il generale Cialdini ha creduto di consultare. Non credo inutile dare qualche spiegazione.

Rammenterà la Camera questa crisi, questi otto giorni di crisi, e gli uomini e il paese che non l'hanno o impedita o fatta cessare sono stati chiamati in giudizio; ne parlò la diplomazia, se ne trattenne la stampa, furono variamente giudicate le cause di essa e le sue conseguenze.

Un po' di cronologia, un po' di storia.

Il generale Cialdini chiamato da un augusto personaggio arrivò a Firenze nel pomeriggio del 21 ottobre e non si accinse a tentare una combinazione ministeriale se non nel 22.

Era allora assente, come ognuno sa, il Parlamento, erano lontani da Firenze la massima parte degli uomini politici coi quali avrebbe desiderato consultarsi; il generale Cialdini mandò persone, spedì dispacci; i chiamati partirono sull'istante, ma non poterono correre colla velocità del telegrafo, ed il generale Cialdini dovette aspettare i convogli delle ferrovie. Io ed il generale Bixio, che mi siede accanto, siamo arrivati a Firenze a tarda sera del 23 ottobre: fummo dal generale Cialdini, ed ivi ebbimo comunicazione di un dispaccio comunicato dal ministro della guerra, il quale annunciava che quel giorno, 23, il generale Garibaldi aveva passato il confine romano.

Il generale Giacomo Durando, trovandosi a Napoli, non potè arrivare a Firenze che nel mattino del 24.

Si richiesero altre persone; ma, per motivi che debbo rispettare, la combinazione non fu possibile, e la sera del 25 il generale Cialdini rassegnò il suo mandato.

E solamente per ossequio ai desiderii di un augusto personaggio convocò ad un'ultima conferenza le persone a cui erasi indirizzato la mattina del 26. Il tentativo fu senza risultato, e il mandato fu rassegnato definitivamente.

Si è pronunciata, o signori, e non saprei veramente dire da chi, ma pur si è pronunciata una parola, si è voluto as-

sociare il nome del generale Cialdini alla parola *reazione*. (*No! no! a sinistra*)

La parola si è pronunciata. (*Sì! sì! a destra*) L'onorevole Crispi mi fa cenno ch'egli non parlò in questo senso; è vero: l'onorevole Crispi ha parlato in senso affatto diverso, ma la parola si è pronunciata; e poichè, o signori, non è bastata tutta la vita di questo illustre soldato, tutta la vita spesa per combattere a favore della libertà e del suo paese, che sola bastare doveva a smentire, a soffocarne persino il pensiero, permettetemi ch'io vi dica una sola delle sue idee che fu accolta immediatamente da tutte le persone a cui erasi indirizzato. E lasciatemi dire anche il nome delle persone chiamate: i nomi sono idee e possono essere un programma.

La risoluzione era quella di convocare immediatamente il Parlamento pel giorno, se non erro, 4 di novembre.

Io non faccio commenti, espongo: i commenti ognuno li può fare da sè: dirò solo che la pronta convocazione del Parlamento avrebbe raddolcito molto le nostre discussioni, e le avrebbe ristrette nei limiti del nostro Parlamento; mentre invece abbiamo intrapresa una discussione che non passa solamente sopra la testa dei ministri, ma passa anche sulla cima delle Alpi; è quasi una discussione fra due Parlamenti, fra due popoli; una discussione piena di pericoli.

Gli uomini chiamati a far parte del Ministero Cialdini erano, senza parlare di me, il generale Bixio, il generale Giacomo Durando, il deputato Cesare Correnti, il senatore Raffaele Conforti, il deputato Antonio Mordini, il deputato Angelo Bargoni; se questi nomi suonino reazione, ditelo voi. (*Ilarità a sinistra*)

Bensì dichiaro francamente che se, adempiendo rigorosamente alla Convenzione di settembre, facendo osservare esattamente le leggi dello Stato, il generale Cialdini avesse potuto impedire l'intervento francese, se, così facendo, avesse potuto impedire che sul nostro suolo una potenza

estera mettesse il piede ancora una volta, egli lo avrebbe fatto. Ed io, lo dico schietto, avrei fatto altrettanto.

Non aggiungerei altro, se non avessi ancora una parola da dire intorno ad una questione toccata dall'onorevole deputato Coppino.

Il deputato Coppino nel suo eloquente discorso disse: « Dopo allora, se il presidente del Consiglio, se l'onorevole Rattazzi ha fatto qualche cosa, la fece coll'intelligenza di quello » cioè del generale Cialdini.

Su questo, signori, permettetemi ch'io dica nulla. Il generale Cialdini è membro dell'altro ramo del Parlamento e, se lo crederà, darà egli stesso le spiegazioni occorrenti.

« Ma (seguitando il deputato Coppino) voi mi dite: *di chi era la responsabilità?* Un Ministero che si ritira, perchè non può fare quello che egli ha pensato, questo Ministero ha l'obbligo di tenere le redini del potere in tutto quello che riguarda l'amministrazione; gli affari debbono essere spediti; volete voi che faccia un atto politico? (*Mormorio a destra*) Tale atto, con cui i caduti possano impegnare la politica dei ministri che vengono, se voi non accettate il principio che io ho detto? »

Ma francamente, possiamo noi accettare questa teoria sulla responsabilità dei ministri? (*No! no! a destra*)

Io ho assistito a questa discussione con un'attenzione religiosa. Mal fermo di salute non ho voluto mancare un momento alle sedute, tanta è l'ansietà dell'animo mio. Ma, signori, quando ho sentito enunciare questa teoria mi sono detto: Come! dopo tanto predicare contro il dualismo, dopo che tutti ammettono l'unità del Governo, l'autorità della legge, la responsabilità di un solo potere, come mai potremmo noi ammettere un nuovo, un terzo potere, cioè la responsabilità di chi non è responsabile, la responsabilità di uno che ha solamente tentato di comporre un'amministrazione? Come si può ammettere questa specie di responsabilità? Dove andremmo a finire con questa teoria? Chi

sarà mai il vero responsabile? Chi deve mantenere in vigore la legge e fare rispettare i voti del Parlamento? (*Bravo! a destra*)

I Ministeri, o signori, non si possono tutti comporre colla rapidità del telegrafo come ha potuto fare l'onorevole senatore Menabrea.

Io qui debbo entrare in un ragionamento politico molto difficile. Io ho fatto parte del Ministero Rattazzi, del Ministero Ricasoli, sedetti la più gran parte della mia vita negli scanni dell'opposizione.

Ora vedo qui, o signori, in questa Camera un turbinio d'accuse da cui nessuno è risparmiato: vanno perfino a cadere sopra un Ministero che ebbe, non so se la fortuna o la disgrazia, di non nascere. Perciò è quasi impossibile che qualcheduna delle accuse che si sono lanciate all'amministrazione Ricasoli, ed all'onorevole Rattazzi, non venga, almeno di rimbalzo, anche sul mio capo. Avendo quindi io da diffondermi un poco, siccome l'ora è piuttosto inoltrata, e noi ci troviamo qui riuniti da mezzogiorno, ed anche io mi trovo alquanto indisposto, per cui non potrei reggere a parlare per lungo tempo, così io pregherei la Camera a volere acconsentire che io continui il mio discorso nella seduta di domani.

Seduta del 17 dicembre 1867.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

L'onorevole Depretis continua il suo discorso:

NELLA tornata di ieri io vi accennava, e vi ripeto quest'oggi, che sento la mia posizione difficile. Taluno, o di rimbalzo o direttamente potrà accagionarmi di quelle cose delle

quali io stesso dovrò quest'oggi fare una critica forse severa. Ebbene: è forza ch'io mi rassegni. Il Parlamento è il campo chiuso delle libere discussioni, delle libere conciliazioni, come anche quello delle pubbliche confessioni. Meglio dichiarare un errore che persistervi. Non equivoci, suona da tutti i lati. Nessuno lo desidera più di me: ma poichè questa voce si ripete non solo qui ma dappertutto, si veda se veramente è venuto il tempo in cui gli equivoci debbano cessare, ed i partiti politici costituirsi.

I partiti politici si costituiscono nelle grandi questioni; ebbene dinanzi a noi abbiamo veramente una grande questione. Ma spieghiamoci chiaro, signori, vediamo di analizzare coi nostri ragionamenti la questione sulla quale saremo chiamati a votare, per modo che appunto sia da noi sfuggito il pericolo di rimanere in quell'equivoco, dal quale è desiderio comune di uscire.

Io invoco, o signori, la vostra tolleranza, e quando avvenga che il mio parere sia troppo diverso dal vostro, pensate, vi prego, che senza tolleranza non vi ha base di una discussione utile.

Qui entro senz'altri preamboli in materia.

Quale è la questione propria, la questione parlamentare che abbiamo dinanzi a noi? La questione sulla quale possiamo esercitare liberamente la nostra azione? È un giudizio sull'attuale Gabinetto.

In qual modo, in quali circostanze, per quali eventi, per quali cause si compose l'attuale amministrazione? Quale è il suo atteggiamento nella questione colla Francia? Quali sono i provvedimenti che ha preso dacchè è entrata al potere? Possiamo noi approvare i suoi atti? Dobbiamo noi seguitare la sua politica? Dobbiamo noi prestarle il nostro appoggio, oppure negarglielo?

Io per me dico: signori ministri, io rispetto nelle vostre persone il vostro alto ufficio, la vostra grave responsabilità v'innalza agli occhi miei; voi avete la fiducia del Re, io

vi debbo parlare con rispetto, debbo esaminare i vostri atti con ponderazione. Io non amo le crisi: sono troppo vecchio negli affari per non conoscerne le gravi conseguenze; le crisi sono il peggiore dei Governi, poichè sono talora credute l'assenza completa del Governo. Dunque nessuna volontà in me di osteggiare l'attuale amministrazione. Voi, signori ministri, siete venuti al potere in momenti estremamente difficili; il paese era commosso, un grave pericolo, il pericolo di una guerra, era in faccia a voi.

Io non dirò che questo pericolo non si potesse scongiurare altrimenti camminando col paese, e prendendo un atteggiamento diverso dal vostro, ma voi avete prese le redini del potere quando un'altra amministrazione non aveva potuto formarsi, e avete provveduto sotto la legge della necessità. Colla necessità io non voglio essere fiscale.

Voi siete stati, si può dire, sotto la servitù dei bisogni pubblici di tutti i momenti; avete forse esagerato nel calcolare il pericolo e l'offesa; avete forse esagerato nel provvedere alla difesa, ma voi vi siete sicuramente regolati come vi dettava la vostra coscienza; avete convocato il Parlamento, siete venuti innanzi a noi, avete sentito le accuse, avete fatto le vostre difese, e in mezzo alle vostre difese avete pronunciato una parola, la parola *obblio*, la parola *amnistia*. Questa parola vi fu ricusata, vi fu respinta, la lotta si è accesa, e alla volta vostra, dopo aver chiesto l'assoluzione, siete venuti a domandarci un voto di approvazione e di fiducia.

Ebbene, io per me non sarò sottile scrutatore degli atti passati. Le recriminazioni non ci faranno fare un passo sulla buona via. Se mai voi aveste ecceduto, foste costretti da chi aveva ecceduto: era vostro obbligo di mantenere l'autorità della legge, ed io non verrò a condannarvi quando voi avete amnistiato. E mi parrebbe, permettetemi che lo dica, lo svegliarsi di queste fiere recriminazioni quasi un atto inconsueto nella storia del movimento nazionale.

Come si è fatta l'Italia? È forse l'Italia opera esclusi di un partito? No. L'Italia è opera di tutti i partiti. Tu i partiti appoggiati alla dinastia di Savoia hanno forma felicemente l'Italia. Da ciò la sua forza, da ciò forse, debbo interpretare qualche sorriso che veggo, da ciò for anche la sua debolezza.

Ma, signori, trovatemi un po' una rivoluzione, e chiam tela pur debole, funestata da avvenimenti che ci hanno pr fondamente addolorati, ma trovate una rivoluzione che a bia costato meno sacrifizi di quello che ha costato l'Italia.

L'Italia, ha fatta la sua rivoluzione nella conciliazior Noi abbiamo veduto, o signori, qui in questo paese il princi congedato come un inquilino; abbiamo veduto il duca di M dena, odiato principe, trattenuto nel palazzo reale di Milai a spese del Governo della rivoluzione. Noi abbiamo visto u fatto più strano, più singolare, il quale ci prova come sian ancora mal giudicati dagli stranieri. Ricordate la discussio del Corpo legislativo. Come fu chiamato Garibaldi? Il co quistatore delle Due Sicilie, il falco del gran falconiere.

Il conquistatore delle Due Sicilie? Ebbene, o signori, il co quistatore delle Due Sicilie è entrato in Napoli, nella ter città d'Europa, accompagnato da sette uomini. Singolare co quistatore, o signori! e strana cecità di uomini eminen che non vedono il moto della rivoluzione italiana, ques moto della nazionalità che si va rapidamente compiendo co l'unità, e che non avrà il suo compimento e la sua ferma che in Roma. Io dunque non posso respingere coloro c hanno offerto l'oblio ed hanno mantenuto l'autorità del legge.

Ma io debbo dichiarare francamente che se avessi avu qualche dubbio nell'assolvere il Ministero per tutto quel che è passato, e per manifestare con questo voto la m determinazione, di mantenere ferma, sempre ferma, l'uni del Governo e l'autorità della legge, e di fare ogni sfor perchè qui nel Parlamento si concentrino tutte le forze d

pensiero e della vita politica del paese; se non avessi altra ragione, lo dovrei fare per motivo che mi è tutto personale.

Signori, io ho fatto parte dell'amministrazione Rattazzi nel 1862. Quanta analogia fra quei casi e questi?

Anche allora il generale Garibaldi aveva nella sua mente il disegno di tentare un'impresa su Roma, senza che io nulla sapessi; anche allora un ordine del giorno della Camera tracciava nettamente la via che il Governo doveva seguire.

Poco dopo un proclama del Re, prima assai del fatto, un proclama del Re invocava il rispetto alle leggi, e rammentava che avrebbe custoditi e difesi i diritti della nazione.

Intervenne anche allora la dura necessità per il Governo di mantenere ferma nelle sue mani l'autorità della legge. Io aveva avuto allora un doloroso dissenso co' miei colleghi sopra una legge che a me pareva assai grave, la concessione Bastogi; una grande maggioranza della Camera decise in modo contrario alle mie vedute.

Tutto mi avrebbe consigliato ad uscire dall'amministrazione; ma l'ordine pubblico era minacciato, l'autorità del Governo era disconosciuta: io rimasi al mio posto. E allora, o signori, vi so dire, che ho sofferto la mia buona parte di dolori! Allora io, che pel primo pronunciai la parola *amnistia* in seno al Governo, mi son visto accusato d'essere invece il solo che aveva ricusato l'amnistia. E allora ho veduto in seno al Parlamento uno spettacolo strano.

Il Ministero difese gli atti della sua amministrazione: l'assalto fu allora, come adesso, formidabile: una questione che dominava ogni altra; le leggi e i diritti della nazione erano integri nelle mani del Parlamento.

Ebbene, le opposizioni le più fiere vennero non dalla Sinistra ma dagli uomini della Destra: e fu precedente funesto pel principio d'autorità. Io ricordo che allora dovetti sentire il panegirico del generale Garibaldi in bocca dell'onorevole Massari. (*Si ride*) Mi ricordo di aver visto allora un

deputato della Destra prendere in mano e fieramente agitare la bandiera della libertà sugli occhi del Ministero, ed era l'onorevole Toscanelli (*Si ride*), il quale appoggia oggi calorosamente l'attuale Gabinetto finchè non ne trovi uno più conservatore. (*Ilarità*)

Il risultato, signori, di quella discussione non era dubbio. Essa non si è compiuta, come credette di rammentare l'onorevole guardasigilli, perchè il presidente del Consiglio dei ministri d'allora ed i suoi colleghi, temendo un voto che mettesse in dubbio il principio dell'autorità del Governo e dell'inviolabilità della legge amarono meglio abbandonare le redini del potere. Questa fu la causa per cui quella discussione non si chiuse.

Epperò io dichiaro, e lo dichiaro nettamente, che, se verrà formulato un voto nel quale sia detto che la Camera vuole sempre, in ogni caso, rispettata nelle mani del Governo la iniziativa sui destini nazionali, che vuole ferma ed inviolata l'autorità della legge, io non avrò alcuna difficoltà a votarlo, e se voi vorrete che sui fatti compiuti la Camera vi dia un voto di assoluzione, io non avrò difficoltà ad accordarvelo. (*Movimenti diversi*)

Ma i ministri, o signori, hanno un'altra missione, hanno la missione di far fronte e di superare la difficile situazione nella quale si trova adesso il paese.

Io non pretenderò troppo da voi; venuti ieri al potere, non posso domandare troppo da voi; non intendo tutte vedere le ramificazioni di un programma, ma io debbo conoscerne le parti principali, sostanziali, voglio vedere nettamente il profilo.

E non posso a meno che domandarvi: comprendete voi tutta la gravità della situazione? Avete voi la volontà di affrontarla? Avete voi l'autorità di durarla? Avete voi le idee per superarla?

Sopra tutte le questioni domina poi una questione suprema, quella di Roma. Qui è d'uopo spiegarsi chiaro; se c'è que-

stione che non voglia equivoci è questa. Il concetto di Roma capitale d'Italia è inseparabile, per me, dall'idea di unità. Io sono, l'ho già dichiarato più volte, unitario vecchio, indurato, impenitente, a qualunque costo. Roma è la capitale d'Italia, permettete che ve lo dica, perchè non c'è n'è un'altra che possa prendere il suo posto e perchè una capitale è necessaria.

Il grande Napoleone nel suo esilio interrogò la geografia, e trovò che la capitale geografica d'Italia doveva essere la Spezia; e non ne trovò un'altra. Ma perchè l'Italia potesse essere governata dalla Spezia, occorreva che si muovessero, non solo la Capraia e la Gorgona, come le voleva far muover Dante per far siepe ad Arno, ma occorreva di muovere la Sicilia e la Sardegna per riempire il Tirreno. Allora il grande esule interrogò la storia, interrogò il cuore umano, interrogò sè stesso, e disse: gli Italiani sceglieranno Roma per loro capitale; e fu profeta. E perchè? Perchè, o signori, quando non è possibile di provvedere con la forza materiale, bisogna provvedere con la forza morale; ci manca la geografia, non ci resta che la tradizione, la storia, la gloria.

Ora sulla strada di Roma v'è un ostacolo: la Francia. E noi in quale situazione ci troviamo?

Noi abbiamo da riordinare una buona parte dell'amministrazione, noi abbiamo un grave disagio economico, il paese ha innanzi a sè (ed il Governo lo deve vedere assai più da vicino) il disagio finanziario, il disavanzo ingrossa ogni giorno; l'Europa è piena di sospetti.

Questa quistione di Roma, che passa sulla testa dei ministri, che passa sulla cima delle Alpi, che fa cominciare un acre dialogo fra nazioni destinate ad essere amiche, che hanno avuto settant'anni di comunione nelle aspirazioni, nelle battaglie e nelle tombe, questa quistione, o signori, è venuta innanzi a noi, e può essere chiaramente formulata la questione delle nostre relazioni con la Francia.

È stato domandato da un oratore della Destra: chi ha ridotto il paese in queste condizioni? Perchè mentre avevamo tanto bisogno di quiete, abbiamo veduto sollevarsi improvvisamente una tempesta? Chi la ridusse a tale?

Signori, l'onorevole deputato Ferrari, il quale, liberale patriota, nato in Italia, vissuto lungamente in Francia, in uno di quei suoi splendidi discorsi con cui suole cattivarsi l'attenzione della Camera, ha detto una parola che fu raccolta dall'onorevole guardasigilli. Diceva l'onorevole Ferrari: signori, siete fuori di strada, è il sistema che avete sbagliato; e il guardasigilli replicava più positivamente: ma che intendete di dire con questo sistema? Saremo sempre qui a parlare del sistema?

Io vorrei pregare la Camera di riflettere se non fosse il caso di tradurre la formola dell'onorevole deputato Ferrari in quest'altra: la situazione delle cose l'ha fatta qualcheduno esclusivamente? O non sarebbe per avventura il risultato dell'errore un po'di tutti? Non intendo, signori, di accusare nessuno; non vorrei che le mie parole fossero prese da nessuno in mala parte: dico errori di tutti: comincierò, se volete, da me stesso.

Questi errori ho cercato di classificare sotto una formola più prosaica e trovai la cosa difficile. Ho tormentato l'intelletto per trovare questa parola: ho creduto di averla afferrata dicendo: siamo entrati nel campo delle *provocazioni;* s'è cominciato con una parola equivoca, se ne disse una severa, poi una più aspra, più pungente, ed in ultimo ci trovammo con la mano sull'elsa. Siamo nel campo delle provocazioni, e per dire una parola più pacifica, non ad altro applicabile che all'ordine legislativo, all'ordine costituzionale, all'ordine civile, dirò, siamo in mezzo all'*esagerazione.* L'esagerazione, se volete, nei nostri desiderii, l'esagerazione nei nostri provvedimenti, nelle nostre domande, nei nostri doveri, qualche volta anche nei nostri diritti: il demone del male può ritrarre anche il male dal bene.

Errori di tutti. Anche della Francia, ma anche errori nostri e gravi. Al punto in cui siamo questa questione delle nostre relazioni con la Francia può essere espressa dalle parole del signor Thiers, il quale disse: la Francia ha tutti i diritti verso l'Italia, tutti i doveri verso Roma. Questo era detto alla Francia, ma bisogna intendere queste parole, tradurre il loro significato ed applicarlo a noi. Applicato a noi, dice schietto: l'Italia ha tutti i doveri verso la Francia, nessun diritto verso Roma; tale è il significato di certi discorsi pronunziati nel Corpo legislativo.

Nessun diritto verso Roma? Nessun diritto attuabile, certo, incontestabile e prima e dopo la Convenzione di settembre? Non abbiamo il diritto di comportabile vicinato, di comportabile governo pei Romani, di non intervento?

La Francia e l'Italia ammettono come base del loro diritto pubblico il principio della nazionalità, principio che i nemici del secondo impero rinnegano, ma che non può negarsi dove sta la bandiera francese.

Roma protetta dalla Francia ha un Governo temporale, e questo Governo deve vivere in modo da non rendere necessaria una guerra, da non provocare, da non offendere quotidianamente.

Abbiam visto quanti anni la bandiera francese è stata in Roma; abbiamo veduto cambiato il sistema, il contegno del Governo papale nel frattempo?

No: il Governo pontificio continuò a costituire per l'Italia una continua provocazione; il Re d'Italia è chiamato usurpatore, i cittadini del Regno sono eccitati alla ribellione; a Roma stanno i pretendenti; a Roma è il covo d'una congiura permanente contro la sicurezza pubblica del Regno e contro la sua unità.

La Convenzione di settembre fu chiamata un grande esperimento; la si può dire una scommessa: vediamo se il Governo temporale può reggere, mettiamolo in faccia ai suoi sudditi. Era una scommessa azzardata, bisognò la legione di Antibo

Ma un Governo comportabile pei Romani da quanto tempo non è richiesto dalla stessa Francia inutilmente? E si negherebbe questo diritto all'Italia, si negherebbe la solidarietà civile e nazionale dell'Italia con Roma, e i dolori dei Romani saranno sempre un turbamento ed una provocazione alla restante Italia?

Non è questo un diritto attuale e certo?

Ma sappiamo cos'è avvenuto: alle ripetute dimande della Francia, una costante ripulsa del Governo papale.

Ma io capisco che anche questo ci sia negato: quando si deplora la caduta del Regno di Napoli che Gladstone ha chiamato la negazione di Dio, si ascolta e si segue il consiglio di quelli che respingono il principio delle nazionalità e che dicono al Governo imperiale: avete tutti i doveri verso Roma, tutti i diritti verso l'Italia. Eppure il Governo del papa fu qualificato in modo non meno severo da un uomo di giudizio profondo, da un uomo che l'onorevole Crispi ha chiamato non ultimo, ed io dei primi per altezza di mente.

Il Governo del papa è da lui qualificato in questo modo: « È un Governo che dispone di un popolo che vuol vivere, come se fosse morto: » e quell'uomo è Napoleone III.

Il non intervento è la base del diritto pubblico dei due paesi, e la Convenzione ne stipulava l'applicazione a Roma. Esso è fondato anche sulla necessità della difesa, sul diritto di difesa, onde non durasse e non si rinnovasse uno stato di cose minaccioso alla sicurezza territoriale della nazione.

Questi erano e sono diritti attuali e certi anche per la Francia che infatti riconobbe il non intervento, e perciò la Convenzione fu giudicata accettabile anche dall'Italia.

Certo noi abbiamo e vogliamo conservare illesi altri diritti dell'Italia su Roma: ma ho voluto indicare i diritti attuabili, certi, che nessuno ci può negare, che furono lo scopo della Convenzione di settembre, e che ora ci sono negati colle parole e col fatto.

L'onorevole deputato Crispi nel suo discorso di ieri, ricco di citazioni, sosteneva che noi abbiamo sempre voluto ingannarci sul senso e sulla portata della Convenzione di settembre; che la Francia non aveva mai dato alla Convenzione un significato diverso da quello che gli ha dato ultimamente il ministro imperiale; che noi ci eravamo illusi; che la Convenzione esprimeva la rinuncia esplicita a Roma, il riconoscimento esplicito del potere temporale del papa.

Io veramente non credo che si possa dare alla Convenzione di settembre un significato maggiore di quello che risulta dalle sue parole. Non ci si può far dire di più di quello che dice, senza il nostro consenso. Noi abbiamo assunto l'obbligo di non attaccare lo Stato pontificio, e di non permettere che altri lo attaccasse violando la frontiera romana: abbiamo consentito a che il Governo pontificio formasse un esercito, purchè non diventasse per noi un pericolo; abbiamo consentito a trattare pel debito pontificio, ad altro non consentimmo, anzi, durante le trattative, abbiamo fatto le nostre riserve.

Ora, o signori, il ministro Rohuer ha detto: la Convenzione del 15 settembre è la ricognizione assoluta, implicita, necessaria, reciproca del potere temporale e del Regno d'Italia.

Ma, o signori, è sempre stato questo il linguaggio del Governo francese che sulla Convenzione fu pronunciato? E quand'anche il linguaggio fosse stato questo, in Italia quale è il giudizio, quale è il senso che fu dato pubblicamente, officialmente alla Convenzione di settembre?

Il senso fu spiegato ben diversamente.

Ora due paesi stipulano un trattato; chi assume degli obblighi non vede e non può vedere nel trattato obbligazione maggiore di quella che egli non abbia espressamente confessata.

Quando si tratta di vincolare, quando si tratta di imporre ad un paese la contraddizione, la rinuncia di tutte

le sue affermazioni pubbliche, conosciute; quando si tratta di estendere gli obblighi suoi, in questo caso, o signori, io dico che la Francia doveva parlar chiaro all'atto della stipulazione, anzi nella stessa Convenzione internazionale doveva esprimere francamente il suo pensiero. In caso diverso, ognuna delle parti è libera d'interpretare il patto, ed in dubbio prevale il principio *pro libertate respondendum*.

No, signori, la Convenzione di settembre non può essere interpretata nel senso che le ha dato il ministro Rouher, non può essere interpretata nel senso che le diede nell'ultimo suo discorso l'onorevole deputato Crispi. Le dichiarazioni fatte all'epoca in cui la Convenzione fu firmata, le discussioni che sono seguite nel Parlamento italiano, lo scambio di note colle quali fu riservato il diritto dei due paesi, la stessa libertà d'azione che i due Governi si riservarono nel caso di una rivoluzione in Roma, tutto questo esclude il riconoscimento esplicito, necessario, assoluto e reciproco dell'Italia e della Santa Sede in forza della Convenzione di settembre. L'obbligazione che assumeva l'Italia con quella Convenzione era questa: partite: non userò la violenza: aspetto ragione dal tempo.

Ora io non posso a meno di ritornare sulla mia idea che, cioè, l'interpretazione data in Francia alla Convenzione, che il ritenerla come una cancellazione del voto del Parlamento italiano, col quale Roma fu dichiarata capitale d'Italia, che questa interpretazione non è se non che il risultato di un'irritazione reciproca, non è che l'esagerazione diventata sistema. Ma noi? Noi abbiamo il fatto, o almeno la forma contro di noi; noi non abbiamo impedito, o non abbiamo potuto impedire che la violenza cominciasse.

Noi abbiamo sentito parole gravi sul modo col quale si è formata l'Italia; parole le quali suonavano ostili all'unità del nostro paese e ferirono la nostra dignità.

Certo, o signori, nel desiderio di parecchi fra gli oratori che hanno fatto suonare la loro voce nel Corpo legi-

slativo, eravi il pensiero e il desiderio di distruggere l'unità italiana.

Signori, io credo che questo possa essere il desiderio di uomini che hanno sempre combattuto l'unità italiana sòrta loro malgrado; essi l'hanno sempre fieramente osteggiata; può essere il desiderio di un partito che trova nell'unità italiana e nel compiersi di essa la fine del regno temporale: ma io non potrei credere che sia negli intendimenti della nazione francese e del suo Governo un simile disegno.

La politica imperiale, o signori, da alcuni anni non fu fortunata. Essa rimase infeconda in Crimea, assai più che infeconda, infelicissima in America.

La Francia vede d'improvviso, suo malgrado, sorgere al suo fianco l'unità tedesca tornata ai fremiti di Arminio: il Belgio è sospettoso; abbandonata la Francia slava, la sorella d'armi della Francia, la nobile Polonia; l'Inghilterra è atteggiata all'ironia. Ma volete voi che la sola opera grande a cui ha cooperato l'impero, questa Italia, questa sola opera che gli resta sulla quale riposare gli occhi e il pensiero, credete voi che voglia distruggerla? Signori, io non lo crederò mai. E nemmeno, credo debba accogliersi l'idea che abbandonando la sua solita cautela, il Governo francese voglia ritornare ad una politica che potè essere grande, ma che ha fatto il suo tempo.

Abbandonare l'Italia per appoggiarsi al papa ed ai ferventi cattolici; far rivivere l'impero di Carlo Magno; mettersi alla testa della cattolicità ed usarla ad offesa e a difesa.

Io non posso credere, o signori, che Napoleone III voglia riprendere l'opera fallita di Carlo V, il sogno di Filippo II, dimenticando la politica di Enrico IV.

Ma come volete voi che la Francia possa adottare e continuare in una politica la quale direbbe all'Inghilterra: io tengo in mano il cuore dell'Irlanda col mezzo del papa? Direbbe alla Russia: tu hai ucciso il corpo della mia Polonia,

io ne posseggo l'anima col mezzo del papa? Alla grande repubblica americana; io sono sempre in America perchè sono col papa? Alla Germania: io tengo in mano i cattolici tedeschi col mezzo del papa?

Dire alla tribuna francese: io voglio difendere il papa per acquistarmi il cuore di 200 milioni di cattolici, sperare di trascinare su questa via il secondo impero fondato sui principii del 1789, che col suffragio universale sono il solo e vero titolo della sua legittimità? Credete voi che la stessa mano che porta la fiaccola ardente del progresso, vorrà portare l'arca misteriosa che occhio umano non deve scrutare? L'erede della rivoluzione lascierà celebrare i misteri della Santa Fede? Credete voi che in tanta luce di civiltà l'Occidente vorrà piegarsi alla autocrazia cattolica e all'ortodossia settaria che solo la Russia può impiegare in Oriente? No, signori, la Francia non può incamminarsi su questa via.

Fu errore e della Francia e nostro quello che avvenne della legione d'Antibo. Sia pure che l'esercito pontificio non potesse compromettere la sicurezza d'Italia: questa non è la questione. Deve vedersi se la Convenzione fu eseguita lealmente.

Ora la presenza di un esercito nel quale sonvi soldati francesi, che prestano servizio in forza delle leggi francesi, che compiono i doveri che hanno verso la Francia, è una violazione della Convenzione di settembre.

E la gravità della cosa non consiste nella quantità, sta nel fatto, qualunque sia il numero dei soldati.

D'altra parte però non dobbiamo disconoscere che forse con abbastanza vigore, appena accertati quei fatti, appena si elevò il sospetto, il nostro Governo insistette perchè la Convenzione fosse mantenuta. Non dovevamo contentarci di proteste, nè di promesse. Resistendo subito, si sarebbe impedito che la violazione continuasse, e gli spiriti in Italia non si sarebbero esacerbati.

Noi siamo entrati adunque, un po' per colpa di tutti, nel campo chiuso delle provocazioni. Ora ci siamo, ci lascieremo noi trascinare dalla corrente, o invece resisteremo alle calcolate provocazioni, invocando una tregua per la riflessione?

Che fenomeno è mai questo? Come nacque, come è cresciuto questo dissidio che si fa ogni giorno più vivo e più profondo? In questo conflitto domestico non vi sarebbe alcuno che più di tutti ci ha spinto? Si dice da un lato: sono le vostre intemperanze, le vostre iniziative illegali le cause di ogni male; dall'altro: sono le vostre condiscendenze, le vostre esitazioni, è la vostra Convenzione, la vostra amministrazione che ha stancato il paese, ed è il paese che si è mosso.

Tutto questo può essere; ma raccogliamoci in un momento di riflessione e dimandiamo a noi stessi: tutto questo a chi giova? e non dobbiamo pensare, che ci spinsero su questa via coloro che sperano di profittare degli errori nostri?

Io veggo al di là delle Alpi i più aperti nemici dell'unità italiana e dell'impero che susurrano i giudizi i più veementi e le parole più sconsigliate.

Io veggo il partito legittimista e il partito orleanista, quelli che lo rappresentano, che furono sempre avversi all'unità italiana: i Berryer, i Thiers sono quelli che soffiano queste ire.

Noi abbiamo veduto, o signori, e non è molto, l' Italia nostra attraversata da tutta l'alta gerarchia cattolica: i vescovi si raccolgono nel grande concistoro: quasi contemporaneamente sorge l'agitazione, con un crescendo man mano più forte; allora dico: non è tempo di guardarci intorno e di riflettere seriamente?

Noi abbiamo camminato per la strada delle esagerazioni e siamo arrivati sul terreno della provocazione.

Io credo essersi da noi, dalla Francia e dai partiti commessi gravi errori.

Credete voi che abbiano fatto i veri interessi della Francia coloro i quali diedero alla Convenzione di settembre una interpretazione non già nuova nel pensiero, ma nuovissima nelle parole, e più che strana per la forma con cui venne pronunciata e per le circostanze nelle quali si trova l'Italia?

Chi ha fatta la Convenzione? Gli amici i più risoluti, i più devoti, i più sicuri dell'alleanza tra la Francia e l'Italia, coloro che hanno costantemente dichiarato che la questione romana doveva sciogliersi coi mezzi morali o, per dir la formola più esatta e più sostanziale, d'accordo con la Francia.

Ora io vi domando: dopo che questi uomini in tante forme, in tante circostanze, in tante solenni occasioni hanno protestato che l'Italia, pur accettando la Convenzione, conservava sempre il suo concetto nazionale, dopo ch'essi hanno, sull'onore e sulla fede loro, assicurata l'Italia che con quest'atto non si rinunziava a Roma, ma solo si rinunziava alla violenza, e si riconosceva che una questione di sua natura morale e ideale non può risolversi solo con la forza; e una questione, in cui sono impegnati gravi interessi della Francia, non deve risolversi unicamente in vista degli interessi e delle idee italiane; dopochè questi uomini, che sono gli amici dell'alleanza tra la Francia e l'Italia, combinarono, spiegarono e fecero accettare all'Italia codesto compromesso, credete voi ch'essi sieno stati messi in una posizione sopportabile dal linguaggio degli oratori del Corpo legislativo? Oh! no, o signori, io non credo che questa sia prova nè di politica leale, nè di buona politica.

E poichè mi mancherebbero le forze, se volessi estendermi di più nel toccare degli errori che noi stessi abbiamo commessi, permettetemi d'indicarne uno solo, ma assai grave.

L'onorevole Berti in un discorso, che giustamente trattenne l'attenzione della Camera, diceva come, dopo i fatti

avvenuti in Germania, la politica del Governo francese doveva necessariamente essere mutata: accennava come noi in quella circostanza dovevamo accorgerci del necessario mutamento di quella politica, dovevamo amichevolmente assecondarlo, mentre invece l'abbiamo attraversato. La Francia non ci era stata avversa in tutte le questioni che si erano presentate pel compimento della libertà nazionale, aveva almeno lasciato fare; un solo punto ci divideva, la questione di Roma. Noi dovevamo evitare che questo punto divenisse una molestia pel Governo francese.

Io credo che l'osservazione dell'onorevole Berti sia grave. Noi non dovevamo fare cosa che potesse essere interpretata come atto ostile alla Francia; ma noi non dovevamo deviare dalla via sulla quale il movimento nazionale erasi messo. Lasciatemi spiegare il mio pensiero.

Un uomo avrebbe forse potuto ritardare l'unità d'Italia.

L'Italia, un momento illusa, potè crederlo. Quest'uomo era il pontefice, se avesse secondato il movimento nazionale. Allora l'unità d'Italia trovava un ostacolo nella cooperazione del pontefice all'indipendenza d'Italia. Era impossibile: l'avvenimento non si è compiuto. L'enciclica disilluse l'Italia, il movimento diventò essenzialmente anticlericale: il papa era un alleato del nemico d'Italia. E perciò, signori, anche ammesse le considerazioni che ci vennero fatte dall'onorevole Berti, era però giuocoforza che il Governo si avvedesse come i riguardi dovuti alla Francia non ci dovessero deviare dalla via che dal 1848 in poi erasi percorsa.

Dunque quale avrebbe dovuto essere l'indirizzo della politica italiana dopo la battaglia di Sadowa? Noi dovevamo mantenere rigorosamente la Convenzione di settembre, stare rigorosamente nella legalità internazionale, ma nello stesso tempo noi dovevamo entrare vigorosamente nelle riforme civili e far nulla che potesse parere una concessione al partito cattolico. Non dico, signori, che concessione siasi fatta,

io alludo alla legge che fu chiamata Langrand Dumonceau, la quale non fu che un progetto, non fu che una interrogazione fatta in certo modo alla Camera, non fu che un tentativo per applicare il principio della libertà della Chiesa; ma non serbossi misura, i partiti se ne valsero e il sentimento nazionale si commosse, e dovette essere abbandonata.

Il Ministero Ricasoli si accorse egli medesimo di questo fatto. E che il Ministero Ricasoli ne fosse persuaso ne fa fede un avvenimento di quel tempo, poichè due uomini che ne facevano parte, il signor Scialoja ed il signor Borgatti, uscirono dal Ministero Ricasoli, che fece così atto di riverenza al sentimento nazionale, che il Governo non esitò ad ascoltare.

Dopo questo, o signori, io parlerò brevissimamente della Convenzione; dirò dei mezzi coi quali il Governo intende di risolvere la questione romana, e darò fine toccando alcun che della questione interna.

La Convenzione di settembre ha subìte diverse interpretazioni. Io non ne farò la storia. Ma possiamo noi negare, non dirò di averla violata, ma di non essere stati in grado di osservarla?

Quanto alla Francia, essa, lo ripeto, l'ha violata indubitatamente. Il modo con cui fu composta la legione d'Antibo era indubitatamente contrario alla Convenzione; ma abbiamo noi opposto a questa violazione provvedimenti, misure, contegno tale per cui il nostro diritto rimanesse illeso? Non mi pare.

Per parte nostra, se possiamo dire che il Governo italiano non abbia violata la Convenzione, dobbiamo però confessare di non aver potuto impedire che la Convenzione fosse violata.

Noi vediamo le cose di qui...

(*Il deputato Rattazzi fa segni di diniego*).

L'onorevole Rattazzi fa segni di denegazione: io sarei lieto ch'egli avesse argomenti da convincermi che questo

mio giudizio è erroneo; ma intanto mi permetta di ripetere che noi qui vedendo le cose da casa nostra, sapendo tutto quello che succede, possiamo distinguere e sottodistinguere; ma fuori di qui la Francia che cosa vede? A chi deve rivolgersi? A chi credere? La Francia non dovrebbe poter credere che al nostro Governo, non dovrebbe poter raccogliere ed ascoltare che l'espressione del sentimento nazionale formolato in questo Parlamento. Nella diplomazia, cioè, fra i Governi, signori, non c'è altro linguaggio che questo.

Ora, possiamo noi negare che fuori d'Italia gli avvenimenti incredibili, improbabili, contraddittorii, che in questi ultimi mesi agitarono l'Italia, devono aver fatto una profonda, una singolare impressione?

I lavori della Camera furono inaugurati annunciando l'idea popolarissima di fare le maggiori economie possibili anche nell'esercito, di assottigliare le spese d'armamento fino al punto a cui si potesse giungere senza alterare i quadri, e compromettere questa grande istituzione nazionale. E in conseguenza la forza militare attiva si ridusse a sì poca cosa, che ne rimasero sguerniti i confini. L'opinione che prevaleva in Parlamento e che non poteva avere altro significato che una politica neutrale e pacifica, si formolò anche in altri fatti non meno spiccati. Abbiamo visto un uomo, come l'onorevole Quintino Sella, proporre la riduzione ed il dimezzamento della flotta, ed il ministro della marina è venuto a parlarci della convenienza di affittare una parte dei nostri legni. La squadra permanente fu sciolta l'undici agosto.

La politica estera doveva necessariamente conformarsi a codesto indirizzo. Infatti il Parlamento raccomanda che si osservino i trattati, che si mantenga rigorosamente la Convenzione. Ma poi che cosa avvenne? Voi lo sapete. Ad un tratto il paese, quel paese stesso che voleva quiete, pace, economia, il paese è agitato, scosso, trascinato da impazienze

irrefrenabili. Una corrente impetuosa ci spinge verso Roma. Si vuole subito, si crede di poter volere, si crede di poter ottenere. La ragione è impotente, il sentimento si scatena. Come si spiegano codesti fatti alla Francia, all'Europa? È forse una spiegazione il dire, come sento dire da molti, che abbiamo fatto male a stipulare quella Convenzione, che non abbiamo calcolato se avevamo i mezzi di eseguirla? Come si può dir questo all'Europa? Come si può a questo modo proclamare la nostra impotenza e scusarci dei nostri errori, confessandoci incapaci di pigliare e di rispettare un impegno preso?

E adesso come stiamo?

Io interrogo il Governo che cosa vuol fare. Il Governo risponde: lo *scopo* della Convenzione andò *intieramente fallito:* dunque è una Convenzione inefficace o impossibile, è una Convenzione che non può raggiungere alcun intento pratico, e che perciò bisogna abbandonare.

Abbandonata una volta la Convenzione, che cosa farete? Ditecelo. La questione rimane, e noi desideriamo sapere come volete scioglierla. E poi qual'è il concetto che avete su questa dolorosa questione di Roma? Volete Roma capitale, col papa indipendente, onorato, rispettato in seno alla libertà? Oppure volete che a Roma convivano il Re d'Italia e il pontefice? Volete risolvere solo la questione politica, o volete complicarla con la questione religiosa, e reclamare per l'Italia il diritto di possedere la cattedra suprema dei cattolicismo, come Cola di Rienzo che, pieno delle idee classiche e delle credenze del medio evo, chiamava a sedere nella città eterna il papa e l'imperatore?

Infine qual'è la soluzione che, se non immediata, almeno vi pare possibile? Occorre spiegarvi, per giudicare se pigliate la strada giusta per giungere ove desiderate arrivare.

Mi domanderà qualcheduno: ma è una questione urgente quella che volete risolvere? Non sono io che dico ciò; lo

hanno detto tutti i ministri degli affari esteri che ci sono stati. Non citerò che l'onorevole Pasolini, poichè è stato uno dei ministri citati dall'onorevole Crispi. Che cosa dice l'onorevole Pasolini subito dopo Aspromonte? Dice al conte di Sartiges queste precise parole; le cito perchè sono brevissime: « Il admet (le comte Pasolini) que ses collègues et lui partagaient l'opinion que Rome était la capitale naturelle d'Italie. » Poi vedete la nota Durando e tante altre.

Ma quando in principio di questa discussione fu presentato l'ordine del giorno Sella, ordine del giorno che io ho approvato, sempre nella illusione che ancora conservo, che importi raccogliere e cementare, intorno alle idee di ordine e di libertà, una grande maggioranza parlamentare; quando venne quell'ordine del giorno il Ministero ci ha detto: non è qui che siamo discordi, non è sull'idea di Roma capitale, ma sui mezzi coi quali si deve attuare il programma nazionale. Si era parlato fin qui di mezzi morali; vediamo quali sono questi mezzi: non rimaniamo nel vago e nell'equivoco.

Innanzitutto si potrebbero immaginare accordi colla Santa Sede; questo è uno certamente dei mezzi morali. Ma gli accordi colla Santa Sede furono tentati e ritentati inutilmente. La Curia romana, tenacissima per lunga tradizione e pazientissima, non rinuncia mai a niente. Ricordatevi della bolla *In coena Domini*, solennizzata per tre secoli, dopo che l'Europa intiera l'aveva disdetta, condannata e derisa; la bolla *In coena Domini*, che non fu mai sconfessata o abrogata dalla Santa Sede, e che parlava ancora il linguaggio di Gregorio VII re dei re, e di Bonifacio VIII che impugnò la doppia spada, quella dello spirito e quella del corpo; la bolla *In coena Domini*, che parla ancora della signoria della Chiesa su Napoli, sulla Sardegna, sulla Corsica, sull'Irlanda, e su tutte le isole del mare. Su questo terreno, da cui siamo divisi, per così dire, da tutto il corso della storia moderna, come sperare accordi razionali? Se

voi percorrete la storia diplomatica di questa gravissima questione, vi si presentano molti fatti significativi; ma mi limiterò a citarne uno solo. Il papa, se la memoria non mi tradisce, si è mostrato un po' inclinante ad acconsentire all'idea del conte di Cavour. Quando? Dopo Castelfidardo, quando il Dio degli eserciti avea parlato; ma il cardinale Antonelli non acconsentì, persuaso forse che la sentenza non era definitiva, e l'accordo ridivenne impossibile.

Gli altri mezzi morali stanno in questi tre termini: accordi colla Francia, accordi coll'Europa, effetti naturali del progresso. Quanto a questi ultimi noi abbiamo sentito l'anno scorso, prima della guerra, qui in questi banchi della Sinistra, l'uomo che tutti noi abbiamo sempre guardato con affetto e che adesso guardiamo con una dolorosa ammirazione, Cairoli, dirci: a Roma per ora non possiamo intimare che la battaglia delle idee e combatterla coll'apostolato della civiltà. Egregiamente: questa battaglia delle idee, questa crociata della civiltà contro Roma è cominciata e seguita da lungo tempo, e con noi combattono questa battaglia tutti i popoli civili; ma codesto non è un mezzo diretto, speciale, rispondente ai peculiari bisogni dell'Italia, che ha un interesse suo proprio. I benefizi del tempo e della civiltà sono preziosi e immanchevoli; ma sul terreno politico, l'affidarsi solo a questi mezzi equivale a rassegnarsi, e lasciar che il corso della storia faccia quello che noi non ci sentiamo in grado di fare.

Rimane quell'altra parte dei mezzi morali, che più propriamente si dovrebbero chiamare diplomatici: accordi colla Francia, accordi coll'Europa, accordi colla cattolicità.

Gli accordi colla Francia, finchè la Francia ed il suo Governo tolgono in prestito le ispirazioni e le parole di Thiers, ci sono preclusi. Quanto agli accordi coll'Europa, alla Conferenza, al Congresso, io potrei comprendere questa soluzione, quando già il fatto avesse cominciata una soluzione qualunque; quando, come forse aveva in animo l'onorevole

deputato Rattazzi, le nostre truppe avessero occupato Roma ed avessero mostrato col fatto che la nostra bandiera può sventolare sul Campidoglio senza minacciare la religione, senza menomare l'indipendenza e la dignità spirituale del pontefice e per nulla impedire la libertà ecclesiastica. Capisco in tali condizioni un Congresso, poichè, come diceva il conte Cavour, alla diplomazia bisogna presentarsi con dei fatti. Senza di questi fatti, il Congresso sarebbe una calamità. In una questione, nella quale le tre parti principali sono discordi, in cui la Francia ed il papa sono da una parte, l'Italia dall'altra, un Congresso, che certo sarebbe un perditempo, potrebbe anche diventare per noi un grave pericolo. Dunque come uscirne? mi direte. Mi spiace che la mia voce è debole, ma bisogna aver pazienza. Lasciatemi fare un'ipotesi, che potrebbe essere stata una verità. Vi ricordate, signori, dell'entusiasmo ond'era accesa l'Italia nel 1866? Avevamo, si può dire, vissuto una mezza generazione per prepararci a far guerra all'Austria colle sole forze di Italia. Il popolo correva all'armi pieno di speranze, l'esercito si raccoglieva pieno d'orgoglio e di devozione. Avevamo la coscienza, avevamo la certezza di poter vincere. Si è perduto pur troppo la battaglia. Ma se avessimo vinto, se avessimo potuto con 150 mila uomini marciare sopra Vienna noi, mentre i Prussiani sboccavano dalla Boemia, credete voi che la Francia allora non ci avrebbe fatta qualche concessione?

Voci. Perchè non avete vinto?

Depretis. Perchè non avete vinto, dite voi? Perchè? Ma non sapete voi che le occasioni non mancano mai agli uomini, ma che troppo spesso gli uomini mancano alle occasioni?

La Marmora. Domando la parola.

Depretis. Non crederei aver detto cose che potessero offender alcuno. Anch'io era ministro quando si è perduta la battaglia di Lissa, quindi capisce...

La Marmora. Ho domandato la parola perchè nelle cose testè dette dall'onorevole Depretis v'è qualche cosa che si riferisce evidentemente a me.

Depretis. C'è stato un nostro collega, l'onorevole Ricciardi, il quale da quei banchi disse: La conquista di Roma la deve fare il ministro Berti. (*Ilarità*)

L'onorevole Ricciardi ha detto una cosa giustissima e che fu ripetuta sott'altra forma da un ministro della pubblica istruzione, il quale ha detto che la conquista di Roma sarà compita nelle scuole. La cosa è evidente: la scuola è il vero, il primo mezzo morale. Ma è lunga la via dall'asilo infantile alla sedia gestatoria del papa! Lunga di molto, lunga forse più generazioni! C'è però una scorciatoia gloriosa: è quella che vi ho indicata prima.

Ma allo stato delle cose che si fa? Io naturalmente interrogo il Ministero. Sono diventato un po' conservatore con l'avanzare degli anni, e vorrei che il Ministero mi dicesse qualche cosa che mi acquietasse. In questa parte io divido il desiderio dell'onorevole Mancini. Che il Ministero si spieghi. Io esprimerò intanto in brevi parole qual'è il concetto mio.

La guerra alla Francia coi mezzi violenti nessuno la vuole. Ma la nostra dignità, o signori (*Con forza*), la nostra dignità è offesa; noi sentiamo profondamente che l'onore del paese è stato trafitto. Io lo sento come lo sentono tutti.

Dovremo seguitare a trattare colla Francia? Inutile, assolutamente inutile.

Abbiamo sentito il ministro Rouher, in un momento di abbandono, di seduzione, in un momento di debolezza forse, travolto dall'ascosa corrente degli antichi partiti, che minano il secondo impero, l'abbiamo sentito a pronunciare una parola insolita, inaudita, superba: *giammai!* Una sfida non tanto all'Italia, una sfida alla ragione, al tempo, alla storia. (*Segni d'approvazione a sinistra — Bravo! dalle tribune pubbliche*)

Presidente. Non è permesso di fare di queste interruzioni. Mantengano il silenzio.

Depretis. Noi, che qui rappresentiamo i sentimenti, le aspirazioni del nostro paese, che proviamo i suoi palpiti, che dobbiamo saperli soffocare per lasciare libera la mente, dobbiamo noi lasciarci trascinare da queste insidiose provocazioni?

Io sento che a questa parola, a questo *giammai* si sarebbe dovuto rispondere un'altra parola. Ma badiamo; v'è chi vuol opporre, chi ha opposto a questa denegazione assoluta un'affermazione del pari sconsigliata e ancora più imprudente: *subito!*

Io dico: no. Noi dobbiamo dichiarare *sempre* che Roma è la nostra capitale, e tuttavia non cederemo agl'impeti del cuore, non dimenticheremo gli obblighi che abbiamo verso la Francia, e non ne imiteremo l'esempio.

In settant'anni di comunanza, ci sono dei giorni dolorosi che si sono succeduti e frammischiati ai giorni di gloria; ma tutti noi ricordiamo degli anni di sventura e dei giorni che non si possono dimenticare.

Io ho veduto che cosa sia signoria straniera: trucidati dai soldati stranieri intere famiglie, i fanciulli; ho veduto la baldanza, l'orgoglio crudele degli stranieri; i miei più intimi amici arrestati, battuti col calcio delle lancie. Oh! qualunque sia il dissidio di famiglia fra noi, qualunque sia il dissidio fra l'Italia e la Francia, io non dimenticherò mai la gratitudine che si deve alla Francia; ma la Francia deve rispettare la nostra dignità, deve rispettare i nostri diritti (*Approvazione a sinistra*), deve pensare che quasi anche i figli hanno diritto di rivolgersi contro il padre che tentasse di togliere loro la libertà e la ragione.

Dunque trattare è inutile, e del resto è impossibile. Che avete fatto dopo Aspromonte?... Lasciate che venga il giorno della calma; adesso chiudetevi nella vostra dignità.

Qual'è il contegno che vuole seguire il nostro Governo? Qual'è il suo parere sul Congresso? Aspetto dall'onorevole ministro degli esteri la sua dichiarazione.

Vengo brevissimamente a parlare delle cose interne.

Io credo che sarebbe sfondare davvero una porta aperta, il parlare di molto sulla necessità di rimanere nell'ordine costituzionale rigorosamente: veggo che siamo tutti d'accordo.

Avete sentito ieri l'onorevole Crispi, che nelle sue conclusioni fu molto moderato; ha detto che non vuole rivoluzione, l'ha ripetuto molte volte, in parecchie circostanze come l'onorevole Massari, per esempio, ci ha detto nel 1862 ch'egli era e doveva essere rivoluzionario.

Voci a sinistra. Mai!

Depretis. Ma bisogna serbare fermamente la legalità internazionale in modo che non si possa sospettare di noi. Così facendo noi possiamo pretendere che gli altri Governi ci rispettino; quelli che sono più amici nostri, devono avere un obbligo maggiore di rispettarci. Vi sono delle cose che sono avvenute in Italia, dei fatti che non hanno forse importanza fuori d'Italia; ma che qui ci hanno ferito il cuore: la diplomazia apra gli occhi e veda: qualche volta essa non vede che cogli occhiali di un partito: guardi cogli occhiali di tutti i partiti.

Il Governo costituzionale proceda libero, proceda sicuro. Qui nel Parlamento venga il garibaldismo, esponga le sue idee, le discuta, le faccia prevalere se può.

Ma permettetemi un po' un'ipotesi, un'ipotesi impossibile come la prima, ma che serve a spiegarvi il mio pensiero. Permettetemi d'inventare un altro Garibaldi, non quello così leggiadramente foggiato dal nostro onorevole Ferrari, ma un altro Garibaldi, cioè di avere un Garibaldi che non è Garibaldi, più premuroso di mettersi nell'ordine costituzionale, e meno facile ad abbandonarsi ai propri istinti, per quanto generosi.

Supponete che le Due Sicilie liberate da lui si fossero ordinate rapidamente d'accordo col Governo. Supponete che questa enorme influenza si fosse voltata a beneficio di pacificazione, di legalizzazione, mi niegherete voi che l'ordina-

mento delle idee liberali sarebbe stato più rapido, più sicuro, più completo?

Sulle cose interne, ripeto, io non dirò che brevi parole.

Non c'è Governo in Italia per me possibile, non c'è Governo autorevole, che possa spiegare un'azione efficace, se una seria maggioranza larga non si forma in Parlamento. Bisogna lavorare per ottenere questo intento. Noi sentiamo tutte le difficoltà pratiche che incontreremo per raggiungerlo; ma è necessario questo lavoro; bisogna sopportarne la fatica e continuare con coraggio.

Ora, mi permetta l'onorevole ministro ch'io gli rammenti perchè venne a dirci: o con noi, o contro di noi. L'Italia non si è fatta in questo modo; l'Italia nei momenti di pericolo ha detto: chi vuol combattere venga qualunque sia la sua fede. Così ha fatto sempre.

Ma vi è un'altra parte sulla quale è necessario ci si venga a dare qualche lume, è la questione finanziaria. Io vorrei sapere in quali onde navighiamo, poichè noi siamo fieramente inseguiti dal disavanzo.

L'onorevole ministro ci dice: dignità all'estero, ordine all'interno. Sacre parole, alle quali non ho nulla a dire. Ma esse sono un equivoco, perchè le possiamo dire tutti, e i partiti non si formano sopra le cose che tutti possono dire; bisogna spiegarsi.

Per me, signori, mancandomi la forza di entrare in tutti i particolari, raccoglierò il mio concetto in chiare e brevi parole.

Nell'amministrazione interna vedo indizi, che mi fanno esitante ne' miei giudizi. Il municipio di Napoli, per esempio, perchè fu sciolto? Aveva esso violato la legge, oltrepassato i poteri, che gli sono assicurati dalle nostre istituzioni? o solo spiaceva il suo indirizzo? Importa, o signori, che i nostri municipi imparino a vivere. Qualche errore lo commetteranno, ma è a prezzo d'errori che s'impara. I fanciulli non s'addestrano a camminare se non a forza di cadute!

Codesti istinti di tutela impaziente sono pericolosi, e rivelano un modo singolare di comprendere l'esercizio delle pubbliche libertà.

La libertà, la troppo libertà, il cattivo uso della libertà: ecco il tema minaccioso, tutto si pone a debito della libertà.

Noi siamo, ve lo ripeto, nel periodo critico della nostra libertà, ne abbiamo trascorso una parte, procediamo nella via senza deviare: entriamo risolutamente nella pratica della libertà; il pericolo critico sarà superato; raccoglieremo della nostra costanza frutti virili e conseguenze immortali.

L'Italia si è fatta nella libertà: bisogna persistere. E come la luce fa vedere i mostri se ce ne sono: fate le tenebre e tutto è del pari.

Dopo Aspromonte abbiamo avuto delle amministrazioni che durarono quiete lungamente, con maggioranza, ma si commisero errori; c'è molto da fare e da rifare: ma mettiamoci all'opera, componiamoci non sopra questioni equivoche, non nel fervore delle passioni, ma intorno ai principii; diamo una base solida al Governo nel Parlamento e tutto sarà salvo.

Cavour morendo ha detto una parola che sarà una delle più belle sue glorie: guardatevi dal governare con leggi eccezionali, governate colla libertà. E questa è una profezia. L'Italia è nata dalla libertà, non può vivere che nella libertà.

Errori se ne sono fatti. E non sono errori di libertà soverchia. Sono errori di una fretta soverchia, di una impazienza giustificabile, ma imprudente, di un furore di disciplina e d'unità. Sì, abbiamo corso un po' troppo, per dirne una, nella unificazione legislativa. Bisogna correggere certi eccessi di unificazione che abbiamo fatti a fin di bene, ma che non lasciano abbastanza agio, abbastanza spazio al diverso e multiforme atteggiarsi della vita sociale.

Riforme dunque e correzioni: correzioni prudenti, serie, efficaci: ma correzioni non già nel senso della diffidenza contro la natura umana e il genio nazionale, ma nel senso della libertà, della spontaneità, della confidenza nella libertà e nel progresso.

Io sono costretto a contentarmi di codesto profilo d'idee: le forze mi mancano per andare più oltre, e la voce affiocchita mi ammonisce di riassumermi e di terminare.

Quanto alla questione estera: inutile trattar colla Francia, imprudente andare ad un Congresso. Soprassedete.

Aspettate e mantenetevi liberi. Abbiate fede nella Francia e nella civiltà, e guardatevi dall'irritarvi o spaventarvi d'un momento d'obblio. Non badate troppo alle parole che Thiers ha messo sulle labbra del ministro Rouher: da Filippo Ebbro appellatevi a Filippo Sobrio, dal papa al Concilio, dalla discussione del 5 dicembre alla Francia.

All'interno abbiate fede nella libertà, la madre dell'ordine vero, della dignità vera, della forza durevole. Rendete pratica la libertà, la libertà in tutte le sue applicazioni, e principalmente la libertà amministrativa. E per renderla pratica conviene rispettare le esperienze, perocchè la libertà non s'afforza che alla scuola della libertà. Allora la crisi che ora attraversiamo sarà superata; l'Italia entrerà nella sua piena virilità; compirà il suo destino con Roma capitale.

Nella seduta del 22 dicembre la Camera respinse con votazione nominale un ordine del giorno presentato dall'onorevole Bonfadini e da altri deputati che significava approvazione della condotta del Governo. (Risposero *no* 201, risposero *sì* 199, si astennero 8). — Ritirati tutti gli altri ordini del giorno che erano stati presentati, rimasero così esaurite le interpellanze. — Nella successiva seduta l'onorevole presidente del Consiglio Menabrea annunziò alla Camera che aveva rassegnate nelle mani di S. M. le dimissioni del Gabinetto.

Dazio di macinazione dei cereali

Nella IX Legislatura l'onorevole Sella, ministro delle finanze, presentò alla Camera dei Deputati nella seduta del 13 dicembre 1865 un disegno di legge sul *Macinato*, ma non ebbe seguito. — In questa Legislatura l'11 giugno 1867 l'onorevole Ferrara, ministro delle finanze, ripresentò quel disegno di legge, che, esaminato dalla Commissione composta dei deputati Araldi, Briganti-Bellini Bellino, Cappellari della Colomba, Macchi, Pepoli, Morpurgo, Correnti, Ferracciù, Fossa, Greco Luigi, Majorana-Calatabiano, Dina, Pessina, Grattoni, Giorgini, Lazzaro, Corapi, Corsi, fu riferito dall'onorevole Cappellari della Colomba nella seduta del 21 febbraio 1868. — La discussione ebbe luogo alla Camera dei Deputati dall'11 al 31 marzo, dal 1° al 6 aprile ed a proposta dell'onorevole Dina fu votato a scrutinio segreto nella seduta del 21 maggio contemporaneamente agli altri due disegni di legge per la unificazione della tassa sulle concessioni governative e per la tassa di registro e bollo. — All'onorevole Ferrara era succeduto nel Ministero delle finanze nel Gabinetto Menabrea l'onorevole conte Guglielmo Cambray-Digny.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 26 marzo 1868.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

Discorso pronunciato dall'onorevole Depretis nella discussione generale di tale disegno di legge:

SIGNORI, assente per alcuni giorni dalla Camera per compiere in suo nome un pietoso ufficio, (¹) io non ho sentito

(¹) L'onorevole Depretis, per incarico della Presidenza, aveva fatto parte della Deputazione che il 22 marzo rappresentò la Camera a Venezia al solenne ricevimento delle ceneri di Daniele Manin.

sta discussione, e mi
il silenzio; se non che i
fatte nelle ultime sedute
no, la disgrazia di tro-
legrini infelici, citati dal-
attraversato il Ministero
Commissione dei Quindici,
urata, il trovarmi in qual-
amici, mi hanno imposto il
affinché il silenzio non fosse
ne di volere sfuggire alla re-

mpiacenza uscire dagli estremi
di concordia, da tutti i banchi
calma e serena; perfino l'ono-
elle sue affezioni politiche, ha
io me ne sono sinceramente
mone.
nelle istituzioni parlamentari;
calma e profonda che si faccia
ussione in cui nessuna violenza
tre coscienze, una simile discus-
la verità e giovare grandemente

pronunciare la parola *disperazione;*
accia del *fallimento.* Signori, io re-
io dico, invece, noi siamo in faccia
grave pericolo: vogliamo noi supe-
con calma: la foga e lo sconforto non
noi.
che ha preso parte alla discussione ha
una dotta scrittura di un nostro dottis-
mi pare se la sia fatta propria. In questa
le nuove imposte sono oramai diventate
d'esse sono un pericolo. E lo stesso oratore

soggiunse: gettate uno sguardo sul paese e domandate alle nostre popolazioni quali siano i benefizi che da noi e dal Governo hanno esse ricevuti; vi risponderanno: nessuno.

No, le nuove imposte non sono diventate impossibili. E se domanderemo con calma alle nostre popolazioni se credono nella loro coscienza di aver ricevuto qualche beneficio da questo regno della libertà, è impossibile che esse vi rispondano con un diniego così assoluto.

Io appartengo al Parlamento oramai da 20 anni, e posso misurare con lo sguardo le condizioni d'Italia quali le ho trovate quando si inaugurava la libertà, quali le ho vedute allorchè la libertà distrusse i vecchi Governi, e in verità non parmi contestabile che la libertà non abbia fatto cadere qualche beneficio sulle popolazioni. Sarebbe, a mio avviso, un negare la luce del giorno.

Certo, molto, moltissimo rimane a fare; certo ci sono errori, e gravi errori da correggere, e molti giusti desiderii, molti urgenti bisogni son rimasti insoddisfatti, molti dolori sono da assopire: ma a che serve ora enumerarli con infinita diligenza? La storia dei nostri errori e dei nostri meriti la scriveranno, come ben disse l'onorevole Crispi, coloro che il nostro tempo chiameranno antico. Occupiamoci del presente, provvediamo all'avvenire; del resto dei nostri errori, e massime degli errori in fatto di finanza, quando volessimo indagarne le cause, non avremo forse che a gettare lo sguardo sulla storia finanziaria di tutti i popoli che hanno attraversato una rivoluzione.

Si dice: voi avete esagerato le tasse, le avete mal ripartite, mal misurate; sento uno dei più gravi, e dirò anche dei più giusti lamenti ed è questo: voi avete incagliato l'amministrazione dei comuni, avete disgustato i proprietari del suolo colle nuove gravezze, e più ancora con la irregolarità con cui è amministrata la più sicura di tutte le imposte, l'imposta fondiaria. Ma quest'esempio della esagerazione dell'imposta lo troviamo nella storia delle finanze

francesi. Nel 1790 l'imposta fondiaria fu grandemente elevata; fu stabilita con 240 milioni in principale. Mano mano che la calma rientrò negli animi, l'imposta andò scemando. Traversò il Direttorio, il Consolato e l'Impero sempre con successivi raddolcimenti. Lo stesso accadde sotto la restaurazione e la monarchia di luglio, e nel 1835 era scemata di quasi 90 milioni, e se fu poscia accresciuta ciò avvenne principalmente a cagione dell'imposta dei fabbricati, malgrado la quale trovasi adesso fissata ad una cifra mitissima, alla cifra di 170 milioni, e si può dire che l'imposta ha preso il suo assetto normale.

Guardate pure a tutte le altre imposte. Quelle di consumazione, la rivoluzione le ha distrutte, e non si poterono ristabilire che fissandone le basi in modo più equo e dopo lungo tempo. Ma che meraviglia? La rivoluzione compie il suo ufficio: le trova come eredità dell'antico regime, le trova nel peggiore assetto e nella pessima delle forme: le trova accompagnate dal monopolio e dall'arbitrio, e col privilegio a lato: la rivoluzione spazza il terreno. E sapete, o signori, quali sono le imposte più fieramente odiate e colpite? Sono le imposte di consumo, perchè il consumo cade sulla spesa, e la spesa rappresenta un bisogno e non gli averi. Ora la spesa la sappiamo distinta, dai legali, in spesa voluttuaria, in spesa utile, in spesa necessaria. La rivoluzione che è giusta, colpisce la spesa utile e la voluttuaria, e risparmia la necessaria. Poi durante la rivoluzione cessano i commerci, i capitali si nascondono; necessariamente tutte le tasse che derivano principalmente dalla circolazione dei capitali, dal movimento degli affari e del commercio, dalle contrattazioni, diminuiscono, ed allora per provvedere alle necessità dello Stato bisogna ricorrere alle imposte dirette, la cui materia imponibile non isfugge e che in tutti gli Stati nuovi troviamo più o meno esagerate.

Quanto poi agli errori amministrativi, permettetemi anche un'osservazione. Le rivoluzioni ringiovaniscono i popoli,

ma i popoli ringiovaniti (massime quando questo ritorno alla gioventù è accompagnato da alcune circostanze specialissime, per cui la gioventù e la vecchiaia sono costrette a convivere nella stessa famiglia) peccano talvolta, come i giovani, di prodigalità e commettono degli errori.

Certamente il Governo ne commette di più, perchè fa di più: ma nessuno, signori, può dirsi senza peccati: non il Parlamento, non il Governo, non la Maggioranza, non la Minoranza, che pure di volta in volta si unisce alla Maggioranza e fa prevalere un provvedimento, che ponderato meglio, doveva essere evitato.

Correggiamo dunque gli errori del passato, affidiamoci all'efficacia delle istituzioni, e troveremo, siatene certi, il modo di superare il pericolo in cui attualmente ci troviamo.

È stato detto, e fu detto con grande verità, che la buona politica fa la buona finanza. Lo disse l'onorevole Ferrari, ed è verità sacrosanta. Ma possiamo dire con eguale verità che la cattiva amministrazione guasta anche la buona politica e rende impossibile, assolutamente impossibile la buona finanza. E l'amministrazione va intesa nel senso più vasto della parola.

Io non voglio entrare in particolari, nè citerò fatti, nè dirò le quante volte l'amministrazione guastò la finanza, e la politica ruppe i disegni e sconcertò le idee dettate dai principii di una savia amministrazione. Di fatti ne potrei citare parecchi; ma, se lo desiderate, ne citerò uno, perchè questo fatto, fino ad un certo punto, mi riguarda. Io citerò quel che avvenne delle nostre Società ferroviarie.

Voi ricorderete, signori, che il Governo aveva fatto una concessione, e che in nome di una cosa santissima, spinti dal desiderio di fondare in Italia una Società nazionale, con capitale italiano, per dare impulso all'industria italiana, la Camera intiera quasi, fu trascinata a rompere quel contratto ed a commettere un grave errore.

Dunque errori da tutte le parti, e quel che si è fatto riguardo alle Società ferroviarie non è una delle più piccole cause del nostro disavanzo.

Ma veniamo, o signori, alla questione.

Io intendo di dare un rapido sguardo al piano finanziario del Ministero; non farò che accennare le mie opinioni, perchè a svolgerle abuserei troppo del tempo prezioso della Camera.

Io metto la questione dunque nei suoi termini pratici.

Prima questione:

Quale è il disavanzo? Come si toglie di mezzo?

Praticamente, sopra questa semplice questione ne sta un'altra che la domina e l'assorbisce.

Quale è l'uso che si farà della sola risorsa che legalmente resta nelle mani del Ministero, cioè dell'asse ecclesiastico?

Seconda questione:

Come e in quale cifra sarà fissato il bilancio del 1869?

Il bilancio è lo specchio dell'amministrazione, è la fotografia dello Stato: lo studio del bilancio rivela in quali condizioni lo Stato si trova! (*Segni di assenso*)

Io non posso a meno che essere dolente di non avere sotto gli occhi la situazione del tesoro che era indispensabile in questa occasione, perchè lo stato in cui trovasi la nostra contabilità attualmente richiede non solamente di constatare le cifre complessive, ma ci obbliga conoscere, studiare le cifre parziali, gli sviluppamenti, e a valutare, a giudicare le cifre: lavoro arduo e, senza una situazione del tesoro, pressochè impossibile. Tuttavia abbiamo votato un bilancio; e, colle discussioni che sono seguite, un qualche concetto più concreto del disavanzo noi ce lo possiamo formare. Questo concetto è il seguente (parliamo del disavanzo vero, non dei bisogni di cassa).

Il disavanzo vero ci fu annunciato nell'esposizione finanziaria nella cifra di 630 milioni, compresi in questa cifra

46 milioni che si calcolava di ricavare dall'asse ecclesiastico.

Ebbene, questo disavanzo non è sensibilmente variato, quantunque siano un po' variate le cifre. Il disavanzo al 31 dicembre 1867, secondo le cifre del Ministero, era di lire 412,325,000; aggiungendo il disavanzo del 1868, in base al bilancio votato, che rileva a 218 milioni, abbiamo appunto i 630 milioni.

Ma in questa cifra non è compreso quello che doveva ricavarsi dall'asse ecclesiastico, il che farebbe diminuire il disavanzo di 46 milioni per l'anno venturo. Ma vi sono altre cifre da aggiungere; vi è da calcolare la perdita pei pagamenti in oro da farsi all'estero, 34 milioni; la somma che dovrà pagarsi pei canali *Cavour*, 10 milioni; le maggiori spese, 9 milioni; l'interesse per la rendita da alienarsi onde estinguere il debito che l'Italia ha coll'Austria, 4 milioni; poi, se vogliamo leggere nelle cifre, e valutarne il disavanzo vero, bisogna tener conto, almeno in una parte, di quei crediti che compariscono regolarissimamente nel bilancio, ma che abbiamo quasi nessuna speranza di poter incassare giammai.

Per essere discreto io voglio calcolare una trentina di milioni; allora dobbiamo aggiungere 86 milioni, dimodochè dall'epoca dell'esposizione finanziaria a quest'oggi ci sarebbe una differenza in più di circa 40 milioni. Io persisto a credere che il vero disavanzo sia vicino alla cifra di 700 milioni.

Vi sono poi i bisogni di cassa. Sulla somma necessaria onde assicurare il servizio di cassa io non sarei esattamente d'accordo col ministro; ma siccome, in fine dei conti, si deve provvedere con una operazione di credito, e se trattasi veramente di un semplice bisogno di cassa, non si fa che un'anticipazione, e quello che si spenderà quest'anno, lo riacquisteremo nell'anno prossimo incassando le somme in ritardo, possiamo arrestarci ad una somma di non meno che 700 milioni.

Abbiamo, per far fronte a questa somma, i beni ecclesiastici ed abbiamo, se alcuni provvedimenti fossero adottati, forse anche la speranza di qualche altra risorsa.

Ad esempio il disavanzo si concreta nella cifra che ho annunziato tenendo conto, se non erro, di tutti i crediti che ha lo Stato. Ora lo Stato è, o almeno era al 31 dicembre passato, ed è ancora, se non fu nel frattempo variata la condizione delle cose, creditore verso le Società ferroviarie di una somma di circa 80 milioni; se fosse possibile una combinazione (la credo per verità difficilissima) che ci permettesse d'incassare questo credito, la nostra situazione migliorerebbe alquanto.

Viene poi la questione della Banca, ossia del servizio di tesoreria. Io non voglio entrare in questa questione; debbo fare tutte le mie riserve: è una questione che non può essere risolta se non quando sia risolta per legge la questione sulla libertà delle Banche. (*Bene!*)

Tuttavia dobbiamo calcolare i vantaggi, pel caso in cui questa legge ci permettesse di affidare il servizio della tesoreria ad un istituto di credito. Ora, la risorsa vera che ne può derivare è ben maggiore di quella che fu indicata dal signor ministro, e questa si è la libera disposizione di quasi tutto il fondo di cassa che potrebbe essere ridotto a poco più di 20 milioni; mentre se voi, signori, esaminate tutte le situazioni del tesoro, voi trovate costantemente una somma che oltrepassa i 150 milioni. Ora, col saggio attuale del danaro, e coi sacrifizi che dobbiamo fare, s'intende che il disporre di una somma d'oltre cento milioni non sarebbe una piccola risorsa.

Io dico adunque che la posizione è gravissima, pericolosa, difficile, una posizione a cui bisogna provvedere prontamente con tutti i modi che oramai furono additati da tutti gli oratori che hanno parlato, cioè riforme, economie ed imposte; che bisogna ad ogni costo uscire dall'attuale posizione; ma aggiungo che per uscirne basterà adottare senza

precipitazione e con maturità di consiglio i provvedimenti opportuni.

Io non dissimulo, anzi lo dichiaro apertamente, che un anno fa l'impresa era più facile, e che adesso è divenuta più difficile. Che potevasi fare, che dovevasi fare un anno fa?

Signori, non crediate che io parli per un fatto personale; sono stato così breve tempo ministro delle finanze, che nessuno, intelligente di cose finanziarie, mi vorrà ritenere seriamente responsabile di avere o non avere dato un impulso o un indirizzo decisivo all'amministrazione.

Tuttavia vediamo.

Primo dovere del ministro delle finanze è quello di dire la verità e tutta la verità; ed io ricordo di essere stato accusato di avere esagerata la critica condizione in cui trovavasi fin d'allora la finanza, non già d'averla voluta nascondere. Ed uno fra gli oratori che siedono in questo lato della Camera, credo sia l'onorevole Seismit-Doda, ha detto che io aveva portato il *deficit* a 600 milioni. Veramente io non ho mai detto nulla in pubblico; mi è mancato il tempo; ne ho parlato con dei privati, ne ho parlato in una numerosa adunanza di deputati, ma sempre privatamente; nessun atto pubblico porta una mia dichiarazione. Tuttavia, lo affermo francamente, ho detto che, tenendo conto del ritardo nella riscossione di alcune imposte, il *deficit* era allora di 500 milioni. Nè sono stato lontano dal vero, poichè, se mi sono sbagliato, non è in più ma in meno.

In questa parte non posso a meno di fare plauso all'onorevole ministro per avere egli più volte manifestato alla Camera la sua determinazione di mettere le finanze del Regno, dirò così, in un palazzo di cristallo, onde tutto si veda; non c'è al male rimedio migliore di questo.

Ma che si doveva fare un anno fa, dopo aver detto la verità?

Mi pare che la via fosse abbastanza chiaramente tracciata. Quali erano i mali più vivamente sentiti? Il male più

sentito è, non dirò il disordine, ma il cattivo andamento dell'amministrazione. La prima necessità era dunque di procurare un tale assetto nei congegni amministrativi, per cui le imposte, che si potevano studiare, preparare e modificare, potessero essere ben amministrate.

Dunque, i primi provvedimenti dovevano consistere nelle riforme che più strettamente si collegano all'amministrazione finanziaria del Regno, e che sono indispensabili al suo buon andamento.

E a questo si diede mano e con molta energia. Al tempo stesso bisognava correggere le imposte esistenti. Questo è già un campo larghissimo. Il correggere le imposte esistenti prima di passare a nuove imposte o a profonde e radicali mutazioni che abbiano la stessa portata, mi sembra il provvedimento più naturale, più logico, più urgente che debbe avere la precedenza.

Infatti è naturale di esaminare se le nuove imposte esistenti non hanno difetti per cui non rendano tutto quello che debbono rendere; oppure, cosa strana, ma pur vera, se rendono poco, ed aggravano molto in guisa che riescono di grave disturbo ai contribuenti e di pochissimo profitto all'erario.

Finalmente vengono le economie.

La parola *economie* ha un correlativo nella parola *riforme*, e la parola *riforma* per me è correlativa a volta sua a *decentramento*, il quale alla sua volta non fa che esprimere nella pratica delle cose di Stato il concetto della libertà. (*Benissimo! a sinistra*)

C'era poi un provvedimento urgente ed una importante operazione da compiere, era l'operazione sull'asse ecclesiastico.

Ora, io non ho più nessun ritegno a dire quello che intendeva di fare e che in parte aveva incominciato a fare. Riunire in una massa sola tutti i beni di cui poteva disporre lo Stato, gli ecclesiastici e i demaniali. Era un provvedimento

possibile. Poi fondare un grande istituto di credito fondiario a cui partecipassero i Banchi di Napoli e di Sicilia, il Monte dei Paschi di Siena, il Credito fondiario di Torino e la Cassa di risparmio di Milano, il quale grande istituto dovesse fare operazioni di credito fondiario nell'interesse dello Stato, facendo un'anticipazione non minore di 200 milioni in oro.

Ecco il progetto in poche parole delineato nei pochissimi giorni in cui sono stato all'amministrazione delle finanze, e di cui i miei successori avranno trovato qualche traccia, perchè, partendo dal Ministero, ho lasciato nota di tutte le pratiche più urgenti e più importanti.

Adesso le condizioni sono alquanto peggiorate; tuttavia una delle operazioni più importanti è quella compiutasi nell'anno scorso sui beni ecclesiastici. Adesso abbiamo il resto da fare.

Il ministro ci ha detto una parola che io credo detta seriamente, e che accetto.

Bisogna fare tutto contemporaneamente. Si faccia: e badate che se farete solamente in parte, vi troverete allo stesso punto da cui siete partiti. Badate bene.

Ho detto che la questione pratica del disavanzo si concreta nella operazione che s'intende fare sui beni ecclesiastici.

Prima di tutto io dichiaro, anche su questo punto, che sono lieto che il signor ministro abbia fatte ultimamente delle dichiarazioni da ristabilire in più giusta misura il valore di questi beni. Io non vorrei che c'illudessimo credendo di possedere un tesoro, un valore esagerato, dei miliardi. Anzi io era dolente perchè in una discussione passata il ministro aveva annunziata la somma di un miliardo e 200 milioni pel valore di questi beni.

È una somma di valor nominale, somma che non ingannerà i finanzieri, ben inteso; essi conoscono le nostre condizioni come noi. Il credito non guarda al valor nominale, guarda il valore effettivo e si regola su quello. Ora il ministro ci dice che bisogna dedurre il 20 per cento per ve-

nire al valore effettivo, e quindi 240 milioni; poi deduce un capitale corrispondente alle annualità passive che sono ancora un po' incerte, e saranno conosciute mano a mano che si andrà prendendo possesso dei beni; e si ha una somma di 760 milioni. A me pare ancora un poco esagerata questa cifra. (*Rumori*) Bisogna che io esprima la mia opinione, quantunque per avventura si possa essere discordi. Questa è una questione che va risoluta. Il ministro deduce il 20 per cento, ma non ha calcolato che una parte del prezzo si paga immediatamente e quindi col beneficio del 7 per cento: perciò una deduzione maggiore che può essere del 23 e forse del 24 per cento. Vedete che col 24 per cento di meno sopra un miliardo e 200 milioni discendiamo a 900 milioni in circa, che fu la cifra annunziata da me, in nome della Commissione del bilancio, quando si è trattata questa questione.

Io, intorno all'uso dei beni ecclesiastici, non mi distenderò, perchè credo che questa questione dev'essere esaminata a fondo dalla Commissione d'inchiesta che fu nominata dalla Camera, onde vedere quali provvedimenti siano da prendersi per limitare e far cessare il corso forzoso. Io credo che queste questioni sono indissolubilmente connesse tra loro, e che la Commissione riferirà alla Camera nel termine prefisso. Non posso però tralasciare di dire che non solo mi associo al desiderio espresso dall'onorevole Rattazzi, che, quando si trattasse di un'operazione di credito su questi beni, si provvedesse in modo da evitare il monopolio nell'uso di questi valori, e si lasciasse facoltà al pubblico di acquistare a quelle stesse condizioni a cui saranno negoziati questi titoli, onde si possa accedere più facilmente all'acquisto dei beni, ma aggiungo due altre condizioni le quali, se non fossero accettate, lo dichiaro francamente, adotterei qualunque altro provvedimento, anzi che dar libera balìa al Ministero di disporre dei beni ecclesiastici. Queste condizioni sono due, e dovrei forse tacerle, se non fosse che

questo è un argomento su cui mi pare necessario che ognuno si spieghi chiaramente.

La prima condizione è che sia eseguita rigorosamente la legge e vigorosamente; e se nella sua applicazione, come pur troppo può accadere, la legge presentasse dei dubbi, il Ministero non esiti a presentarsi alla Camera, ad esporli, ed a chiedere anche dei provvedimenti legislativi.

L'altra condizione è che la vendita de' beni, anche con sacrifizio pecuniario dello Stato, proceda colla maggiore possibile rapidità. Si facciano i maggiori sforzi perchè questi beni entrino nella libera circolazione e passino ai privati. (*Bene! a sinistra*) Io non dirò che una sola ragione, oltre le molte di ordine superiore che c' incalzano, a procedere nell'esecuzione di questo provvedimento, e questa ragione, signori, è la condizione della proprietà fondiaria.

Col mercato ingombro dalle offerte di questi beni la proprietà fondiaria, non ha più valore; e pensate, o signori, che questa è la più colossale delle nostre industrie, e che finalmente i proprietari del suolo sono il fondamento perpetuo, il più sicuro delle nostre istituzioni, e l'appoggio il più solido della difesa dello Stato.

Io non dirò, o signori, che una sola parola sul punto delle economie; io accetto completamente la definizione, o, dirò meglio, la spiegazione che di questo concetto ha dato l'onorevole mio amico il deputato Bàrgoni: le economie debbono essere la conseguenza delle riforme, e non lo scopo; ed io aggiungerò di più, esse non devono turbare i servizi pubblici.

La parola *fallimento*, o signori, nei rapporti col credito dello Stato, si riferisce piuttosto all'estero che all'interno, ma per me il turbamento dei servizi pubblici è un fallimento all'interno egualmente pericoloso.

Badate bene che l'imposta è il prezzo dei servizi sociali, non altro, e che un paese male amministrato, per quanto paghi poco, paga sempre troppo; perciò io ripeto il concetto

che alla parola *economia* corrisponda esattamente quella di *discentramento*. Ma intendiamoci bene su questo punto.

Io ho visto la legge presentata dall'onorevole ministro dell'interno, ho cercato in quella legge il concetto del discentramento, ci ho trovato infatti una specie di discentramento, ma non è il mio concetto; quello è un discentramento burocratico, governativo, se volete, ma non è il discentramento amministrativo, quello che corrisponde al concetto della libertà, che promana dalla massima che lo Stato non deve serbare a sè che i servizi assolutamente indispensabili all'ordine ed alla difesa sociale; e per conseguenza, il discentramento contemplato dal Ministero avrà qualche piccolo beneficio amministrativo, ma non è quello dal quale possano emanare serie economie e feconde riforme.

Io vorrei poi che non ci fosse la differenza, che ho sentito più volte ripetersi, tra la necessità di studiare a fondo con calma, con tempo, perchè sono cose difficili, le riforme che importano economie, e poi la foga con cui si dice che si può discutere una legge di imposta. Io dico che non vedo questa differenza la quale contraddice alla promessa contemporaneità dei vari provvedimenti che il signor ministro ha enunciati e che io accettai di gran cuore.

Fra molti esempi che avrei, non ne cito che uno, perchè il signor ministro delle finanze, quando si tratta di economie, guardi bene che bisogna che faccia un poco, dirò la parola, quantunque non possa piacere ai suoi colleghi, un poco il prepotente. Nel 1867, appena giunto al Ministero, io indirizzava una circolare a tutti i miei colleghi, invitandoli a proporre tutte quelle economie che fossero possibili: tutti si dichiararono volenterosi, ma il tempo mancò. Fra le altre, mi ricordo che il ministro di grazia e giustizia, l'onorevole Borgatti, poco prima uscito dal Ministero, aveva preparata una riforma abbastanza vasta ed importante che avrebbe fruttate delle economie considerevoli. Fra le altre c'era la riforma delle cancellerie giudiziarie: è una fra le riforme, io

non voglio ora giudicare la bontà o meno della medesima, ma, dico, c'era questo progetto.

Le cancellerie giudiziarie ci costano lire 6,838,906. 22. Credo sia questa la somma del bilancio del 1866. I proventi dei diritti giudiziari di quello stesso anno hanno dato allo Stato un benefizio di lire 3,386,364. 81, e così ci fu una perdita per lo Stato di lire 3,452,541. 41.

Oltre a questa perdita, naturalmente vi sono le pensioni e l'obbligo di sorvegliare 2,400 impiegati. Da altre economie nelle spese di giustizia un altro benefizio di circa un milione.

Gl'impiegati che se ne occupavano, tanto al Ministero delle finanze, quanto a quello di grazia e giustizia, erano persuasi della bontà di questa riforma. Mi si diceva che in fine dei conti non era che l'ordinamento già vigente nelle antiche provincie del Regno, e nelle provincie meridionali; che aveva fatto buonissima prova, e che tornava vantaggioso anche agli stessi litiganti, inquantochè, cointeressato negli utili, il cancelliere spediva più rapidamente gli affari, mentre adesso, come impiegato dello Stato, lascia spesse volte correre l'acqua per la china.

Ebbene, di quel progetto io non ne ho più avuto notizia, e sarebbe bene che il ministro delle finanze facesse un po' d'inchiesta negli uffici de' suoi colleghi per vedere se fosse il caso di fargli rivedere la luce. Altrimenti, siccome per le economie ci vuol calma, tempo, onde superare le molte difficoltà, andremo innanzi senza far nulla, e non arriveremo mai all'indispensabile riordinamento dell'amministrazione.

Ora verrò a parlare dell'altra parte del piano finanziario del Ministero che si riferisce all'ordinamento del sistema tributario, e farò alcune osservazioni sulle due imposte principali.

Io ho pochissima disposizione a votare il macinato, per cui devo prevedere le interrogazioni che mi verranno fatte, cioè: ma che cosa pensate di surrogare? Ma non vedete i bisogni dello Stato? Ma voi stesso avete riconosciuto il pericolo,

con tutta la calma che ci avete raccomandata, come pensate di provvedere?

Io esporrò le mie idee su questo proposito; ma per non interrompere questa parte del mio discorso, siccome mancano 10 minuti alle 6, preghei di rimettere la discussione a domani.

Voci. A domani! a domani!

Seduta del 27 marzo 1868.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

L'onorevole Depretis continua il suo discorso:

SIGNORI, ieri, ragionando di quella parte del piano finanziario con cui si provvede al disavanzo a tutto l'anno corrente, ho riconosciuto che basteranno le risorse derivanti dall'intero asse ecclesiastico.

Taluno, all'uscire dalla seduta, m'ha fatta un'osservazione e sollevato un dubbio che mi credo in debito di dissipare. Mi si è osservato che, se l'asse ecclesiastico bastasse a coprire i 700 milioni di disavanzo, in tal caso rimarrebbe a disposizione del Governo quella parte del debito galleggiante che corrisponde ai Buoni del tesoro, e che con questi si provvederebbe al *deficit* di cassa dell'anno prossimo.

L'osservazione è giusta in apparenza, in sostanza non credo che abbia valore per due principali ragioni.

Quantunque il valore effettivo dell'asse ecclesiastico, di cui possiamo disporre onde far fronte al disavanzo, ascenda a 700 milioni, secondo i miei calcoli, o secondo il ministro, a 760, tuttavia è d'uopo osservare che, volendone disporre immediatamente, è necessario sopportare uno sconto, cioè fare una perdita, non potendosi il prezzo dei beni incassare che in molti anni.

Ora, questo sconto noi non siamo in grado di determinarlo, ma possiamo credere che non sarà sicuramente una piccola somma. Onde, in questa parte, vien tolta l'obbiezione che mi fu fatta.

Poi evvi ancora un'altra ragione, e si è che ad ogni modo, alla fine dell'anno avremo sempre delle entrate in ritardo a cui non si potrebbe provvedere. Di queste imposte ed introiti in ritardo ne avremmo una somma considerevole anche nell'anno prossimo, per le imposte nuove, non sempre facili ad incassare. Ond'è che questa risorsa, secondo me, si deve lasciare intatta nelle mani del ministro, e riservata alla sua naturale destinazione.

Il ministro, signori, ci ha più volte ripetuto che noi ci troviamo in un circolo vizioso: per migliorare i bilanci, bisogna togliere il corso forzoso; per togliere il corso forzoso, migliorare il credito, per migliorare il credito, pareggiare, o quasi, i bilanci, e per questo pareggio, bisogna stabilire maggiori imposte. Ed ha perfettamente ragione. E il solo vero mezzo di migliorare il credito è questo, perchè il bilancio è la base e la misura vera, naturale e permanente del credito dello Stato. Così lo si fosse capito nel 1866, quando si discussero i provvedimenti finanziari.

Ma io debbo permettermi un'osservazione, che farò brevemente e di volo.

Nelle cose dello Stato, anche in quelle di credito, le cose non camminano diversamente che nelle cose private. Se voi privati, ricorrete al credito, ed offrite al capitalista un pegno, anche ipotecario, uno stabile, e gli dite la sua estensione, tante centinaia di ettari, e il suo valore e la sua rendita, già non sperate che il capitalista vi creda sulla parola. Sapete che il capitalista, da buon padre di famiglia, prende le sue informazioni.

Egli vi chiederà dove sono gli stabili, di qual natura sono, come è assicurata la rendita; e poi, quando gli avrete fornito tutti questi dati, comprese le polizze di affitto, si per-

Però, siccome al principio del discorso del ministro, quando accennava a queste cifre io non mi trovava presente, potrebbe darsi che mi fossi ingannato, e quindi mi permetterò di consultare, a suo tempo, il resoconto. Se dubbio ci fosse il ministro potrebbe chiarirlo.

Ad ogni modo al mio assunto questa diversità non importa, volendomi occupare dei punti principali del sistema tributario dell'onorevole ministro e limitarmi a quelli.

Le imposte nuove il ministro le faceva consistere in quelle sul macinato e sulle concessioni governative; sperava da queste due imposte, una nuova, l'altra rinnovata e unificata, un introito di 80 milioni.

Il ministro sperava poi 68 milioni dalle imposte esistenti, opportunamente riformate, cioè per la concorrenza di 42 milioni dalla tassa sull'entrata, per 19 milioni dal registro e bollo, dai tabacchi, se ben ricordo, altri 7 milioni. Studi ulteriori hanno poi persuaso il signor ministro che dalla tassa sull' entrata si potesse ricavare una somma di 45 milioni.

Seguendo l' ordine stesso seguito dal ministro nel suo ultimo discorso, esaminiamo la tassa sull' entrata, esaminiamola in sè stessa e come parte del sistema che si vuol far prevalere.

Io sono vecchio amico della tassa sulla rendita; l'ho sempre accettata, e l'accetto ancora. La tassa sull'entrata è la tassa dell'avvenire: ma ora è tassa nuova, e bisogna ricorrere ad essa con moderazione e circondarla di molte cautele, perchè, o signori, delle tasse che si paghino volentieri forse alcuna ve ne sarà in tempi di rivoluzione, di entusiasmo, ma allora non sono più tasse; forse paga volentieri le tasse giudiziarie un litigante, se vince una causa importante e la sentenza è inappellabile. Ed ho detto *forse* per rispettare quel vecchio quadro del litigante vincitore in camicia e del vinto nudo. Tasse che si accettino, che si paghino volentieri, io non ne conosco alcuna; ma la tassa

nuova, anche ottima, badate bene, è quasi sempre la più severamente giudicata.

Io accetto adunque in principio la tassa. Poi approvo il disegno e l'idea di procedere largamente nella semplificazione del congegno amministrativo della tassa. Però mi permetto di ricordare che colla legge del 28 maggio 1857 si era già entrati largamente in questa via. Infatti i contribuenti erano dispensati intieramente da qualunque dichiarazione, tranne nel caso contemplato dall'articolo 11 di quella legge, cioè che non fossero stati prima iscritti nel ruolo dei contribuenti. Vedete che la semplificazione era già spinta ad un bel segno, che non era però quello a cui chi presentava quella legge diceva di voler pervenire.

Io sarei disposto oggi ad accettare anche la seconda delle sue idee, quella di esimere la tassa sull'entrata dai centesimi addizionali; la tassa è resa più mite. Tuttavia mi permetterò di osservare che l'impianto di tanti catasti dell'entrata, quante sono le amministrazioni comunali dello Stato non potrà procedere senza qualche inconveniente. Tolti i centesimi addizionali, quelli che dovranno accertare la materia imponibile, constatarla, mantenerla sempre in evidenza, non avranno più alcun interesse che li spinga ad un diligente lavoro nell'interesse dell'erario.

L'interesse delle amministrazioni o delle Giunte comunali sarebbe anzi opposto a quello dello Stato, poichè le Giunte si comporrebbero di tassati. Nè bastano a svegliare lo zelo i dieci centesimi concessi a correspettivo della malleveria del comune per la esazione della tassa.

Io credo che bisogna studiare un impianto amministrativo e finanziario diverso da quello ideato dal ministro. L'impianto, la buona tenuta e la conservazione di 8000 uffici catastali non mi pare possa funzionar bene. Io vorrei invece istituire i cancellieri del censo, gli uffici che in Lombardia e nel Veneto chiamavansi distrettuali. Questi amministratori con mansioni limitate e ben definite, non troppo discosti

dagli amministrati, in contatto continuo con le diverse amministrazioni comunali che stanno intorno a loro, mi pare che potrebbero lodevolmente funzionare.

L'aver classificata la tassa sull'entrata proveniente dalla rendita fondiaria nella categoria *B* è anche un bene. I contribuenti godono l'esenzione accordata alle rendite imponibili minori di 400 lire e il numero dei tassati diminuisce.

Mi permetta la Camera che io le ricordi due o tre cifre.

Le quote fondiarie nel Regno d'Italia, esclusa la Venezia che non ho avuto il tempo di calcolare, erano 4,800,000; le quote superiori alle lire 1000 sopra 4,800,000 non erano che 21,000; le quote superiori alle lire 50, limite all'incirca dell'esenzione, su 4,800,000 non sarebbero più che 449,000. Dimodochè veramente sarebbe una grandissima semplificazione.

Però debbo fare un'osservazione.

Io accetto il còmputo che ho raccolto nella discussione intorno agli introiti sperabili da questa tassa per la rendita fondiaria. Ho udito le obbiezioni fatte dal deputato Castellani, che si fondano sulla letterale disposizione dell'articolo 32 della legge sulla ricchezza mobile.

Però lo spirito della legge e la pratica adottata nell'applicazione parmi sia stata diversa. Quindi credo che il ministro non abbia errato in questa parte.

Ma non posso ammettere che il reddito figuri nella cifra calcolata dall'onorevole ministro, per la ragione che ho indicata, cioè perchè una somma sarà sottratta all'imposta, perchè esente, cioè composta di quote inferiori alle lire 400 imponibili.

Ora, per poco che si valuti questa somma, mi pare certo che sopra 158 milioni d'imposta, certamente dai 20 ai 30 milioni spariranno. Noi sappiamo come la proprietà è frazionata in Italia.

Per me, io dico che da questa imposta non bisogna tirare maggior prodotto di quello che corrisponde allo ammontare

di $^1/_{10}$ nulla di più; e sarà già un grande beneficio e gioverà a superare le difficoltà che potrebbe questa tassa incontrare.

E qui, o signori, io non voglio distendermi in molti ragionamenti, dirò solo qualche parola sul sistema proposto dall'onorevole Castellani e sopra quello ideato dall'onorevole Avitabile, e che veggo vagheggiato da parecchi.

Il sistema dell'onorevole Castellani (non ho letto, mancandomi il tempo, il suo discorso, ma l'ho potuto indovinare alla discussione che è seguita) consisterebbe in una radicale trasformazione di tutte le nostre imposte dirette, in uno accertamento del reddito al netto delle spese e in una tassazione al lordo delle passività con una aliquota uniforme del 5 per cento.

Certo in molti casi questo sistema toglierebbe assai difficoltà. Nel caso, per esempio, in cui uno ha una rendita di 100 lire e un debito di 50, un altro ha la rendita di cento lire e nessun debito, tassando al lordo in 15 lire tanto chi ha il debito come chi non lo ha, e accordando allo indebitato il diritto di rivalersi sul debitore, tutti pagano la loro quota; nè più nè meno.

Ma è una riforma audace che affida una massa enorme d'imposta al metodo delle consegne, e noi, in condizioni tanto gravi, non possiamo mettere in pericolo 158 milioni di imposta fondiaria, distribuita sui vecchi riparti, ma la più sicura di tutte.

Quanto alla proposta dell'onorevole Avitabile, egli vorrebbe provvedere ai bisogni dello Stato, ripartendo una data somma sulle provincie e sui comuni, lasciando in loro balìa il dazio di consumo, tenuti solo a versare il contingente, rispettivamente loro assegnato, nelle casse dello Stato.

Ma anche qui io debbo osservare all'onorevole Avitabile che il sistema è già stato praticato, e vi è la grande difficoltà di trovare i criteri del riparto.

Abbiamo discusso lungamente per ripartire per contingente una imposta di 15 milioni, quella della ricchezza

mobile; si è studiato infinitamente onde trovare questi criteri, e poi a che risultato siamo venuti? Abbiamo trovato che questo riparto presentava, tra comune e comune, una differenza di tassa da 58 centesimi sino a 32 lire per cento.

Io accetto questo sistema della tassa sull'entrata, credo che si possa e si debba difendere; ma dichiaro nel tempo stesso che non accetto l'idea della consolidazione; questa è un'idea inammessibile; lo Stato non ha e non può acquistare un diritto sulla proprietà trasformando il prezzo dei servizi pubblici; è suo ufficio di assicurare il diritto di proprietà, non di comprometterlo.

Io mantengo l'imposta catastale: essa cresce, diminuisce, si corregge, si perequa, ma resta sempre una imposta; essa non può mai diventare un canone. Ma non posso nemmeno ammettere, o signori, che la stessa rendita non si possa tassare con metodi diversi più di una volta.

Questo avviene, o signori, tutti i giorni. Non tassate voi l'entrata dei cittadini con tutte le altre tasse che non sieno le tasse dirette, non li tassate colle stesse tasse dirette più volte?

Ma ad un proprietario, che non è che proprietario, che non ha altro che l'entrata del podere e di una tenuta, ma pure abita un palazzo di città, non fate voi pagare dove dimora la tassa mobiliare? Non venite così a colpire due volte l'entrata dello stabile? Ma vi ha di più.

Chi non ha altro che l'entrata di uno stabile non viene tassato nelle spese che fa, sia coi dazi di confine, sia coi dazi interni di consumo, sia colle tasse sugli affari? Dunque l'obbiezione non regge, non ha valore. E la tassa è pienamente giustificabile, non c'è nulla a dire. L'essenziale è questo che, non una o ciascuna delle singole tasse, ma il complesso delle tasse sia proporzionale agli averi, e che le tasse abbiano tutte in sè la tendenza concentrica alla perequazione delle imposte sulla massa degli averi dei singoli cittadini. Credo così di essermi spiegato abbastanza chiaramente.

Ciò detto, io dichiaro che mi sono rallegrato quando l'onorevole ministro, facendoci la sua esposizione finanziaria, e dimostrandoci le gravose condizioni di coloro che erano imposti dalla tassa fondiaria in confronto di coloro che erano imposti dalla tassa sulla ricchezza mobile, diceva queste precise parole: « Per uscire da questa difficoltà, che agli occhi miei non può a meno che condurre a sempre maggiori dissesti le nostre finanze, bisogna, o signori, *avere il coraggio di adottare il solo sistema razionale che esista*, abolire cioè i due decimi addizionali sulla proprietà fondiaria, ed in luogo dell'imposta speciale sulla ricchezza mobile, imporre una tassa generale su tutte le entrate. »

Questo sistema, il solo razionale che esiste, è dunque la tassa sull'entrata.

Ma poi, non più in là di ieri l'altro, l'onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Correnti, ha fatto capire, in termini parlamentari, che è disposto ad abbandonare questa imposta. Quando un ministro dichiara che se questa tassa non sarà adottata non ne farà questione ministeriale; dopo avere, mi permetta che glielo dica, dopo avere dichiarato che è il solo sistema razionale che esista, venirci a dire che non ne farà questione ministeriale, e accettare invece un altro sistema, cioè un altro decimo sull'imposta fondiaria, di questo io non ho potuto a meno che essere non poco meravigliato.

Io so che molti preferiscono l'aumento dell'imposta sulla base catastale: so ancora che ci sono contribuenti disposti ad ogni sacrificio: lodo il loro patriottismo; ma noi discutiamo un sistema d'imposte, e dobbiamo scegliere quello che meglio risponde alle ragioni della giustizia distributiva.

Ora, io conosco delle provincie le quali in tre anni e mezzo hanno avuto l'imposta fondiaria aumentata del 56 per cento. A questo aumento si sono aggiunti due decimi; poichè l'imposta del 4 per cento che poteva stabilire una migliore perequazione fu respinta dalla Camera.

Ora esaminiamo l'applicazione che consiste nell'aggiunta di un terzo decimo a queste provincie.

Notate che ivi, più che tutt'altrove, è grave il debito ipotecario: notate che ivi sono più numerosi i piccoli proprietari coltivatori del suolo; notate che ivi il macinato si convertirà per questi piccoli proprietari in un aumento d'imposta fondiaria.

La Camera intende che parlo delle provincie subalpine. Se ora si vengono a colpire con un altro decimo, quale sarà l'imposta che a tre anni e mezzo di distanza s'aggraverà su di esse con questo facile sistema dei decimi successivi? Sarà gravissimo. Questo metodo mi rammenta, o signori, quel paladino che infilzava nemici come fossero di pasta, ma un sesto:

> . . . . restò fuore
> Ferito sì che di quel colpo muore.

Facciamo un po' di conti.

L'imposta sui beni rustici al 1° luglio 1864 nelle provincie subalpine era di 9,400,000 lire. Ora è stata portata a circa 14 milioni. Metteteci due decimi, sono 16,800,000 lire; metteteci un altro decimo, sono 18,200,000 lire.

Il signor ministro conosce il riparto irregolare ed ineguale che sussiste tuttora in quella provincia, e che è causa di molto malcontento.

Io sperava di trovare in questa tassa dell'entrata un rimedio, ma non ho potuto trovar nulla. Il signor ministro ha abbandonato troppo facilmente *il solo sistema razionale che esista.*

Come pure ha accettato troppo facilmente l'unione della tassa sulle bevande con la tassa sul macinato. È vero che egli l'ha accettata nello stesso modo con cui il cardinale Antonelli accettava le proposte del Governo italiano *ad studendum;* ma, se vorrà rifletterci sopra, vedrà che il mettere in pratica le due imposte ciascuna delle quali non

dovrebbe rendere che una somma relativamente moderata, non è molto conveniente.

La spesa assorbirebbe una parte notevole dell'entrata dell'una e dell'altra. Io credo che bisogna sceglierne una, e quella che viene prescelta deve entrare e rimanere nell'assetto definitivo della nostra finanza. Ed io debbo ripetere che veggo con dispiacere che questa parte del suo piano, a cui più volentieri mi accostava, l'onorevole ministro l'abbia così presto e così per me inaspettatamente abbandonata.

Vengo a parlare della tassa del macinato.

Io capisco la posizione in cui molti di noi ci troviamo. Preoccupati dei bisogni delle finanze, col disdoro dello Stato in prospettiva, la prima proposta che viene innanzi la accettiamo come un'àncora di salute. Questa è piuttosto una dimostrazione politica, di entusiasmo, un atto di abnegazione: ma giova in modo stabile e definitivo a stabilire un buon sistema di tributi? Questo punto fu contraddetto da molti, da quasi tutti gli stessi propugnatori della tassa.

Io lo confesso; durante questa discussione ho sperato che una dimostrazione venisse a scemare le mie preoccupazioni, perchè se questa imposta non è l'imposta della disperazione, tutti i suoi fautori ammettono che è l'imposta della necessità; ma questa necessità bisogna che sia chiaramente, incontestabilmente dimostrata. Io credo che il nodo della questione sia tutto qui; ma, permettetemi di dirlo, questa dimostrazione finora io non l'ho sentita.

La Commissione dei Quindici, di cui feci parte, è stata fatta segno a molti rimproveri. Mi ricordo che un oratore che sedeva da quel lato della Camera e ora siede da questo (mi dispiace che non sia presente), rimproverava la Commissione di aver perduto tempo, di non aver fatto nulla di bene, di aver fatto tutto male.

La Commissione dei Quindici teneva parecchie sedute al giorno, ed impiegò due mesi. Si radunò il 26 febbraio e

presentò la relazione il 25 di aprile 1866. Esaminò nel suo complesso il sistema tributario. Io non sono giudice imparziale sul punto, se la Commissione ha fatto male o ha fatto bene, perchè ne ho fatto parte. A parer mio ha fatto bene, e credo che anche nella parte più sostanziale il suo lavoro sia quel meglio che si poteva desiderare: quanto a me, io non intendo abbandonare nessuna delle idee sostanziali che la Commissione dei Quindici ha adottate.

La Commissione dei Diciotto ebbe d'innanzi a sè otto o dieci mesi. E che lavoro ci ha presentato? Questo lavoro, senza corredo di dati, consiste in un'apologia del macinato, e in una necrologia della tassa sulle bevande. E dagli stessi membri della Commissione fu fatta la dichiarazione che questa necrologia non l'hanno veduta, e anzi, non solo non l'hanno veduta e non l'hanno approvata, ma vengono a consigliare il ministro di accoppiare l'imposta sulle bevande all'imposta del macino; e probabilmente coll'intenzione che l'ultima venuta debba poi cacciare la prima, se debbo argomentare dal modo con cui fu giudicata la prima, e fu encomiata la seconda.

Permettetemi di dirvi oggi le mie impressioni sulla tassa del macino, quali mi si presentano alla mente esaminando le diverse proposte o le principali modificazioni della primitiva proposta.

Viene prima la proposta dell'onorevole Sella. Qui veggo qualche cosa di grandioso, sebbene di assai duro. È un quadro di Salvator Rosa. È una grande imposta di consumazione riservata allo Stato: anzi una nuova privativa che lo Stato prende per sè. Nella sua esecuzione è non poco arbitraria: non c'è che dire. Lo Stato assume rivoluzionariamente il diretto dominio di tutte le proprietà private che consistano in mulini, e riserva a sè il diritto di macinare, e dice: sarà pagata una tassa in ragione di un tanto per ogni giro d'ogni macina. Ci saranno delle differenze: una macina in un giro produce minor quantità di farine e costa di più,

un'altra ne produce di più e costa meno: non importa, il contribuente abbandoni quel mulino e vada ad un altro che più gli convenga. Io, Stato, macinerò lo stesso.

Si dice che il mugnaio potrà correre pericolo di soffrire dei danni: non importa, l'industria si migliorerà.

Necesse est ut unus moriatur pro populo.

Salus publica suprema lex esto.

Questa proposta io la comprendo; è dura ma grandiosa; però io vedo che nessuno l'ha finora accettata. Credo però che l'onorevole Sella la difenda ancora adesso integralmente.

Ma si è detto: la Commissione dei Quindici non l'ha respinta. Osservo che la Commissione dei Quindici non l'ha respinta esplicitamente, è vero; essa intese la esposizione minuta che l'onorevole Sella fece del suo sistema; ebbe sul suo tappeto oltre un mese un contatore; aveva il progetto stampato dinanzi a sè, non pronunziò un giudizio di condanna nella relazione, ma che cosa concluse? Propose al ministro di fare gli studi necessari onde stabilire una tassa sulle bevande; era, a mio avviso, un mezzo molto cortese, ma molto decisivo di mettere in disparte il macinato. È il caso di chi chiedesse la mano di una damigella, e questa, senza dirgli di no, rispondesse: studiate matematica.

Venne l'onorevole Scialoja che mutò radicalmente il concetto dell'onorevole Sella.

Infatti, ecco i quattro punti più salienti del piano suo: non più una tassa sul consumo dei cereali, ma sulla macinazione in genere; il mugnaio non solo esattore, ma appaltatore nato e coatto; per le verificazioni, le consegne; l'imposta ridotta assai lieve.

Io ho fede nel sistema delle consegne, ma non dimentico che una parte ben importante delle entrate dello Stato si liquida con questo sistema. Estenderlo ancora all'accertamento di un'imposta di 100 o 130 milioni è cosa assai grave; riflettiamo un momento.

A persuaderla della mutazione introdotta dall'onorevole Scialoja nel concetto dell'onorevole Sella, mi permetta la Camera ch'io legga le sue parole. Egli diceva:

« Il mugnaio è *esattore nato*, e nel tempo stesso *appaltatore nato* del dazio.

« Comprendo bene che resta intatta una grave obbiezione. Se, nel transigere, favorite il mugnaio, cioè stimate la produzione del suo mulino minore di quella che è realmente, ne segue che questo favore, non cadendo su tutti egualmente, i più favoriti se ne gioveranno per fare concorrenza agli altri e schiacciarli. Se, al contrario, stabilendo la tassa, di cui li fate esattori, ad una troppo alta misura, li schiacciate tutti, o, se, imponendo giustamente alcuni, aggraverete soperchiamente altri, questi saranno costretti a fallire.

« A quest'obbietto contrappongo tre considerazioni. La prima è che indubitatamente se il dazio di macinazione avesse ad essere di un paio di lire per ettolitro, od anche per quintale, un errore di qualche considerazione nella stima approssimativa dell'annua produzione potrebbe offendere grandemente l'industria imposta od almeno l'esercizio dei mulini troppo aggravati.

« Ma ciò è difficile che avvenga nel caso in cui trattasi di un'imposta che in media è di 70 centesimi per quintale, corrispondente a 52 centesimi e mezzo per ettolitro. »

Dunque l'onorevole Scialoja non ha trovato in altro modo accettabile la tassa, se non se riducendola a 70 centesimi, nel qual caso io dubito molto se la tassa avrebbe poi presentato una grande convenienza, massime in confronto di altre.

Il ministro disse nella sua esposizione finanziaria che avendo fatto una specie d'inventario nell'arsenale del Ministero, avendo esaminato i progetti elaborati de' suoi antecessori, aveva trovato che non c'era libertà di scelta, che bisognava scegliere il macinato, e la Commissione a sua volta ha fatto la dimostrazione di cui ho dato un cenno.

Ma poi, a che punto ci troviamo anche oggi? Ci troviamo a questo punto: l'attuale ministro ci aveva detto che non aveva libertà di scelta, che non aveva il più piccolo dubbio, e poi l'altro ieri invece vi disse che era stato lungamente esitante sull'applicabilità del contatore e che lo era ancora. Anche il ministro non ha ancora accettato il sistema dell'onorevole mio amico Sella.

Il ministro mantiene l'idea fondamentale dell'onorevole Scialoja: mugnaio appaltatore ed esattore, ma dice che ha anche molti dubbi sul sistema della Commissione. Anche qui un'altra riserva.

E aggiunge (non ho letto le sue parole, ma le ho afferrate nella discussione) aggiunge: risolto che sia il problema dell'esazione, io spero con qualche variante al progetto di ricavarne 75 milioni.

Risolto che sia il problema dell'esazione! Una bagattella!

Ma come? L'esazione di un'imposta che discutiamo da 14 o 15 giorni, che si studia da più anni, che la Commissione ha potuto studiare per dieci mesi, che durante cinque mesi Ministero e Commissione hanno potuto insieme discutere il problema dell'esazione di quest'imposta, cioè della sua applicabilità, non è ancora risolto? No, signori, è ancora oggi un problema anche pel ministro.

Ma come volete che dall'animo nostro si dissipino i dubbi che, adottando quest'imposta, non facciamo che una sterile dimostrazione, un atto di cui per avventura dovremo amaramente pentirci? (*Bravissimo! a sinistra*)

Io non sono avverso *a priori* a nessun'imposta. Ho sentito dir tanto male di tutte, io stesso ne ho criticato severamente molte. Ma adesso il pericolo ci costringe a scegliere fra le imposte possibili. Dell'imposta sulle bevande che io oggi propongo, perchè io voglio provvedere ai bisogni della finanza, cosa non se n'è detto di male? Non è quello che si dice contro il macinato, che mi persuade, no, è qualche cosa che mi colpisce di più, esaminando freddamente il

sistema di tributi che si vuole fondare. Ma permettetemi di porre sotto gli occhi vostri poche cifre: tre da un lato, una dall'altro. Ammetterete tutti, o signori, che il macinato, il sale e il lotto, questa triade, possa chiamarsi, nel regno fiscale, la triade peggiore. Ma cosa si attende da queste imposte in Italia? Cosa si vuole che dieno, secondo il piano del ministro e le cifre del bilancio? Il macino 75 milioni, il sale 68 milioni, il lotto 60 milioni, totale 203 milioni, cioè 8 lire e centesimi per testa. Che cosa si paga in Francia che corrisponda a questa tassa? 31 milioni: 80 centesimi per testa. Dunque? 80 centesimi per testa in Francia, 8 lire in Italia; il decuplo! Ma un simile sistema, o signori, mi pare impossibile che possa far buona prova e durare. Nessuna meraviglia dunque, o signori, di questa ripugnanza universale contro il macino. Nessuna meraviglia se si accordarono ad abolirla il generale Garibaldi e il conte di Cavour.

Fu il conte di Cavour che abolì il dazio sui cereali nelle antiche provincie. Qualche giorno fa ci furono distribuiti alcuni volumi, in cui sono raccolti i discorsi del conte di Cavour. Io non rammento più in quale seduta, ma è certo che il conte di Cavour, parlando dell'imposta fondiaria nella Liguria, diceva: « No, non la possiamo aumentare finchè c'è il dazio sui cereali, che è più vivamente sentito in quelle provincie. »

Un uomo moderatissimo, che fu segretario di Stato per le finanze in Sicilia durante la mia prodittatura, il senatore De Giovanni, nel momento in cui le finanze della Sicilia erano estremamente esauste, nella relazione che faceva per la proposta di un prestito emesso al 95, diceva:

« La rivoluzione del 1860, non meno che quella del 1848, alterò, come era facile prevederlo, le condizioni finanziarie dell'isola. Primieramente, per decreto non mai abbastanza lodato del Dittatore del 17 maggio 1860, cessò l'abborrito dazio sul macino, che era la sorgente più larga delle entrate delle finanze siciliane. »

Ed aggiungeva:

« La sua abolizione fu salutata nel 1848 come la conquista la più sensibile per la parte meno ricca e più numerosa del popolo siciliano.

« La disperata resistenza della Sicilia nel 1849 contro la ristorazione dell'infausta dominazione borbonica, la eroica difesa della bandiera nazionale valeva per tutti i Siciliani abolizione del macino, abbenchè dovesse costare alla finanza ducati 3,642,000, pari a lire nuove italiane 15,175,000. »

Ora, signori, voi non vi maraviglierete se la massima parte dei deputati della Sicilia la pensa oggi non diversamente di quello che pensava il senatore De Giovanni nel 1860.

Cerchiamo dunque la ragione di questi fatti, e lasciate che mi spieghi con un apologo.

Io ho detto ieri che la rivoluzione ringiovanisce i popoli. Or bene, è accaduto che finisse per ringiovanire anche quell'animale, lo dico in senso buono, in senso dantesco, quell'animale niente affatto grazioso e niente affatto benigno che si chiama il fisco; anch'egli ne subì il magico influsso, e si è trasformato; non perì perchè il fisco dura quanto la società umana; risponde ad un bisogno sociale. Il fisco adunque, dimenticando il sistema antico, e, come dico, affatto rimpannucciato, ringiovanito, si pose a rintracciare le materie imponibili sotto il sistema nuovo. Egli aveva non so quali forme, ma egli, prendendo per base la dichiarazione dei diritti dell'uomo, nella quale sta scritto che le imposte sono proporzionate agli averi, procedeva a ricercare gli averi. Trovò il bracciante, e riconobbe che gli averi consistevano nel lavoro delle braccia e che il lavoro delle braccia gli procurava quel tanto che era strettamente necessario per campare la vita; ed allora il fisco, secondo il mio apologo, studiò egli stesso una teoria, la teoria delle esenzioni o delle limitazioni e la propose al legislatore.

La teoria delle esenzioni, così largamente accettata da tutte le legislazioni, che non si può non ammettere come un canone intangibile, mi pare che spieghi chiaramente

come avvenga che, appena spira un po' di vento di libertà, il prezzo del sale si diminuisce. Ma poi questa teoria delle esenzioni la trovate dappertutto, la trovate nella tassa sulla ricchezza mobile, c'è un *minimum;* la trovate nella tassa sulle successioni, sono esenti le piccolissime fortune; la trovate nella tassa sul valore locativo, delle patenti, nel testatico, nel bollo.

Ora io non posso credere che sarebbe un atto di buona legislazione e di buona finanza l'ammettere la tassa del macinato, la quale, perchè fosse un' imposta veramente grande ed utile, non però giusta, bisognerebbe spingerla al limite ed al metodo proposto dall'onorevole Sella, che nessuno finora ha voluto accettare.

Dopo queste osservazioni, io mi credo autorizzato a conchiudere su questo punto che un' imposta, anche più difficile ad essere stabilita, anche meno produttiva, è preferibile a quella del macinato che, per l'intima sua natura, ripugna a tutti, fu cancellata ormai dappertutto e trova tanta ripugnanza in tutti noi; il partito più ragionevole è quello di accettare altre sorgenti di entrata e di abbandonare codesta.

Adesso io dirò la mia opinione sull' imposta che amerei di sostituire, e la dirò brevemente, sia per non far perdere troppo tempo alla Camera, e sia perchè, se volessi poi discendere ai particolari di un disegno, io dovrei parlare due giorni, il che non è mio costume. Io dunque propongo (*Segni di attenzione*) una riforma ed una trasformazione della tassa sui dazi interni di consumo.

Voci a destra. Forte! forte! Non si è inteso!

Depretis. Dunque ripeterò: propongo una riforma profonda, una trasformazione della tassa sui dazi interni di consumo, nello scopo di riescire, quanto presto sia possibile, allo stabilimento di una grande imposta sulle bevande. Non è un regalo, o signori, questo della tassa sulle bevande; ed io, proprietario di vigneti, fabbricatore di vino, abitatore

di un paese vinicolo, vi so dire che forse non molti miei elettori, se fossero consigliati (il che non credo) dal loro interesse, preferirebbero alla tassa del macinato, col metodo spicciativo ideato per la sua esecuzione, la tassa sulle bevande; ma obbedisco ad una convinzione, io credo profonda, che nell'interesse d'Italia la tassa da me proposta è preferibile.

Chi volesse stabilire immediatamente in Italia questa tassa, come è stabilita in Francia, credo che incontrerebbe delle difficoltà quasi insuperabili, per cui premetto che ci debba essere un periodo di transizione.

Io non intendo di escludere un aumento anche sul dazio che si percepisce sul consumo delle farine, ma intendo che sia veramente una tassa di consumazione quella che si ripartisce polverizzata nella consumazione giornaliera delle popolazioni dei comuni chiusi, dove, se non altro, ci sono maggiori salari. Naturalmente bisogna modificare la legge; bisogna far sì che si aumenti il numero dei comuni chiusi.

Noi abbiamo in Italia un numero di comuni chiusi proporzionatamente assai maggiore che in Francia. In Francia la popolazione dei comuni chiusi nel 1847 era di cinque milioni di abitanti. Sarà certo cresciuta posteriormente; la sola Parigi crebbe di oltre 600,000 abitanti da quell'epoca, ma in proporzione di popolazione, le agglomerazioni sono maggiori in Italia che in Francia.

Poi bisogna modificare le tariffe, diminuire alquanto la tassa d'introduzione, stabilire la tassa di rivendita nei comuni chiusi, ed aumentare quella dei comuni aperti, correggere in diversi altri punti, che stimo inutile indicare, la tariffa e la legge attualmente in vigore.

Alcuno forse mi dirà: il dazio consumo è già abbastanza grave, poichè non si paga; anche qui molte somme sono in ritardo.

Rispondo: il dazio consumo è per molte parti d'Italia tassa nuova; dovette necessariamente parere più grave. Ma

trattasi di scegliere fra due tasse, nessuna delle quali sarà pagata ed accettata con piacere. Una parte del canone convenuto coi comuni pel dazio consumo si paga in ritardo, è vero, ma le ragioni si conoscono.

Il disordine dei bilanci comunali, pel ritardo della riscossione dei centesimi addizionali che spettano ai comuni, toglie loro i mezzi di far fronte ai propri impegni; quindi il ritardo nel pagamento del canone. Io ricordo appunto che negli ultimi giorni nei quali rimasi al Ministero dovetti provvedere perchè si procedesse a termine della legge contro il comune di Genova pel ritardo nel pagamento del canone. Allora un nostro egregio collega, il deputato Podestà, sindaco di quel comune, mi diresse una lettera in cui mi diceva che il comune non poteva esigere i centesimi addizionali, e che da questo dipendeva il ritardo.

Non credo che, a stretto rigore di diritto, il comune avesse ragione, e non mi sarei fermato a quest'obbiezione; ma la spiegazione del ritardo è sufficiente. L'altra causa del ritardo per cui lo Stato resta in disimborso, si è che l'amministrazione non procede vigorosamente, usando della facoltà che gli dà la legge, come dovrebbe, e fa danno a sè ed agli stessi comuni. Ma non può dirsi esorbitante e tale da non potersi pagare.

Io sono costretto ad esaminare la questione in grande, a limitarmi ai punti essenziali, e principalmente alla possibilità di stabilire in Italia una grande imposta di questa natura, cavandone nell'anno prossimo un maggiore introito rilevante, e che andrà aumentando sempre con l'aumento della ricchezza nazionale.

Nella relazione dell'onorevole Giorgini è detto che la consumazione del vino tassato in Italia si restringe a 5,300,000 ettolitri. Non posso accettare questa cifra, lo dico francamente. Io temo, anzi credo che la modicità di questa cifra dipenda dal modo col quale è stabilita la tassa, cioè dagli abbuonamenti e dagli appalti; poichè i comuni hanno

troppo interesse di tenere le cifre della consumazione il più basso possibile.

Io trovo poi nei dati ufficiali che hanno servito alla compilazione della legge una confutazione dei dati presentati dall'onorevole Giorgini.

L'onorevole Minghetti aveva raccolti i dati di 24 sopra 45 comuni delle prime classi, che in complesso avevano una popolazione di 1,805,000 abitanti. Ebbene, avevano una consumazione di 1,922,931 ettolitri, cioè un po' più di un ettolitro per abitante. L'onorevole Giorgini ci darebbe una consumazione di mezzo ettolitro o poco più pei comuni chiusi. Noterò che in Francia nel 1859, dieci anni fa, la consumazione media per testa era di 59 a 60 litri, mentre in Italia, secondo la Commissione, dovrebbe essere poco più del terzo.

Ora per poco che si esamini le condizioni della produzione di questa derrata in Francia ed in Italia, io credo che bisogna venire ad una conclusione ben diversa.

Permetta la Camera che io citi alcuni dati, perchè spesso l'esame di questi dati complessivi valgono a condurci a conclusioni molto più sicure che non un esame analitico e un minuto conteggio.

La coltura della vigna in Francia è estesa per 2,009,000 ettari; in Italia, secondo i dati raccolti dalla Commissione dei Quindici, che le furono somministrati dall'onorevole Correnti, per 1,408,000 ettari. La produzione del vino in Francia è calcolata a 42 milioni di ettolitri; in Italia a 30 milioni. Ancora la stessa proporzione. Pel valore c'è una differenza maggiore, come fu notato dall'onorevole Correnti: per l'Italia abbiamo avuto una stima forse troppo elevata. Il valore però non influisce, pel momento, sul mio assunto, che per adesso si limita alla ricerca della quantità del vino consumato. È ben inteso che parlo di quello soggetto alla tassa. Nella Commissione dei Quindici, la produzione del vino in Francia era valutata a 916 milioni;

405 milioni in Italia. L'Italia, notatelo bene, è, dopo la Francia e la Spagna, la nazione che produce un maggior valore in vino. In Francia parecchi dipartimenti non producono vino; in Italia la produzione è diffusa per tutto il Regno.

Da questi dati mi pare possa e debba desumersi una prova sufficiente, tenuto conto, giova ripeterlo, che la popolazione agglomerata è proporzionalmente maggiore in Italia che in Francia, che la consumazione del vino tassabile, se si adotta il sistema francese, deve eccedere di molto i limiti fissati dall'onorevole Giorgini.

Ma vediamo se, in generale, i dazi interni di consumo possono aumentarsi notevolmente in Italia.

Cerchiamo dei dati nostrali.

Prendiamo il Veneto come è adesso. Abbiamo, sopra una popolazione di 2,380,000 abitanti, 7,640,000 lire di entrata proveniente dal dazio consumo. Applicata questa proporzione all'Italia, avremmo un aumento di circa 15 milioni di lire. Non è gran cosa, ma è qualche cosa.

Ma vediamo un esempio anche più concludente.

Nel primo Regno d'Italia, o signori, eravi il dazio consumo, che colpiva il vino e le farine nei comuni chiusi. Il dazio fu giudicato piuttosto mite; l'amministrazione era severa, ma il Pecchio ci assicura, nella sua storia delle finanze del Regno d'Italia, che i salari e la ricchezza aumentavano, e che le industrie prosperavano.

Ecco la tassa del dazio consumo del Regno d'Italia nel 1811 per 36 comuni murati, con una popolazione di 822,759 abitanti, produsse 16,014,796 lire, ossia circa lire 22 per abitante. Se questa misura la dovessimo applicare in tutti i nostri comuni chiusi, avremmo 110 milioni di primo getto. Ma sarebbe evidentemente troppo.

La popolazione dei comuni chiusi nel Regno d'Italia era un po' meno dell'ottavo della popolazione del Regno. Facciamo i conti sulla stessa proporzione anche adesso. Limi-

tiamoci a calcolare pei comuni chiusi una popolazione di tre milioni d'abitanti, l'ottavo della popolazione: ebbene avremo, mettendo in conto il ricavo della tassa nei comuni aperti, un introito di 92 milioni, circa 30 milioni di più che adesso non ricaviamo.

Ma, si dice, le abitudini delle varie parti d'Italia sono diverse, e ci sarà una differenza grande.

Lo ammetto: ma, signori, dal 1811 al 1869 ci deve pur essere una differenza nell'agiatezza generale del paese; e mi pare essere discreto mettendo che questi 60 anni di differenza compensino la diversità di abitudini fra le diverse popolazioni d'Italia.

Veniamo anche a casi particolari.

Il consumo dei comuni murati, riguardo al vino, era nel 1811 di 2,334,457 quintali, che vale 1,500,000 ettolitri all'incirca, e fruttava 4,285,000 lire; la popolazione, come dissi, era di 822,000 abitanti. Il consumo adunque era di un ettolitro e 70 litri; il prodotto di più che cinque lire per testa. Notate, singolare coincidenza, che lo stesso risultato lo si ottiene calcolando sull'attuale tariffa il prodotto della tassa nei comuni chiusi, sui dati raccolti nel 1863 dall'onorevole Minghetti.

In faccia a questi risultati, ho dovuto chiedermi: durante il Regno d'Italia il consumo del vino fu di un ettolitro e 70 litri per testa nei 36 comuni murati, e adesso soltanto poco più di mezzo ettolitro? Che non ci fosse più sete, che avessero cambiato affatto le abitudini loro le nostre popolazioni urbane? Io non lo credo. Vediamo anche città per città. Se volete, prendiamo Milano: sotto il Regno d'Italia Milano pagava allo Stato pel dazio consumo, nel 1811, lire 3,611,525; adesso paga molto meno, e siamo a 60 anni di distanza. Pigliate Brescia, Bergamo, sarà la stessa cosa.

Dunque questi dati mi pare che provino indubitatamente che un aumento può ottenersi da questa tassa, e credo che

i molti amministratori comunali che seggono in questa Camera possono farne testimonianza.

Vediamo i prodotti della tassa in Francia: in Francia il risultato di questo dazio nel 1831 era di 68 milioni, nel 1867 di 225 milioni, nel 1868 mi pare sia di 236: l'aumento è del 350 per cento in trentasette anni: elasticità enorme.

Qui bisognerebbe fare un minuto esame di cifre. Io trovo che la Commissione valuta a 72 milioni il prodotto della tassa in Francia, relativamente ai vini: non so a quale anno si riferisca; ma nell'anno 1859 il prodotto complessivo era di 174 milioni, e separando il reddito proveniente dal vino dal reddito proveniente da tutte le altre bevande contemplate nella legge francese, il reddito di quell'anno 1859 si può stabilire a circa 95 milioni.

E tenuto conto della proporzione col reddito totale, nel 1867 la tassa sui vini avrebbe reso, secondo i miei computi, 124 milioni, e questa somma aumenterebbe ancora nel 1868.

Ora, all'ingrosso io stimo, coi dati che ho potuto raccogliere, che la tassa sulle bevande e i dazi comunali di consumo, che noi dovremmo nello stadio transitorio riunire insieme, gettano in Francia una somma non minore di 400 milioni. Io credo che in Italia Stato e comuni possano pretendere da questa tassa, tenuto conto della tassa sulle farine, non tassate in Francia, non già una somma esagerata, ma, comprendendovi le farine, una somma di 150 ai 160 milioni, dei quali 100 milioni allo Stato, e 50 o 60 ai comuni. Io credo fermamente che, riformata la legge, un aumento considerevole si possa ottenere da questa tassa.

Io non mi permetto, o signori, di entrare in maggiori particolari: non voglio abusare del tempo della Camera; innanzi tutto c'è una questione di massima da risolvere: avete due grandi imposte possibili, bisogna sceglierne una. A me basta aver accennato le linee principali della mia

proposta, e provata la imponibilità di questa produzione, e la possibilità della tassa. La legislazione francese è conosciuta, la nostra egualmente: il da farsi non esige gran tempo. Io credo che non si possa negare che possiamo da questa tassa ritrarre un beneficio importante e durevole per le finanze italiane.

Ma procediamo avanti, e mi si permetta di dire una parola sulle privative dei tabacchi ed avrò presto finito.

Io mi faccio un debito di fare i miei elogi al signor ministro per tutto quello che ha dichiarato nella sua esposizione finanziaria di voler fare intorno all'amministrazione dei tabacchi. Io considero questo ramo come una delle sorgenti migliori delle nostre entrate e che può dare introiti assai maggiori.

Ma il signor ministro ha detto che trova una difficoltà per migliorare la produzione, accrescere lo spaccio e quindi il reddito di questo cespite, nelle leggi e nei regolamenti della nostra amministrazione centrale. Nessun uomo distinto vorrebbe impiegare il suo ingegno e la sua energia a favore dello Stato colla posizione pecuniaria che gli viene fatta dalle nostre leggi. Per me io prego il signor ministro di non esitare a presentare se occorre anche una legge speciale su questo punto. In parte il decreto-legge del 24 ottobre 1866 provvede, ma, se non basta, si faccia una legge speciale.

Oh! se noi avessimo un uomo come l'ha l'amministrazione francese, un uomo benemerito come il signor Rouland, alla testa di una direzione generale dei tabacchi, il sacrificio pecuniario sarebbe nulla. Nessun sacrificio bisogna esitare a fare in questo caso.

Io ammetto alcune leggi di eccezione, le ammetto senza esitazione in alcuni casi, perchè non bisogna stare sempre riverenti adoratori innanzi all'uniformità amministrativa esagerata. Ad esempio, farei una legge d'eccezione per l'amministrazione delle opere pubbliche in Sicilia, perchè la

legge generale, colle sue forme, non permette quella rapida esecuzione che le condizioni speciali di quell'isola richiedono.

Ecco una legge eccezionale che mi piacerebbe di vedere attuata.

Dichiaro poi al signor ministro che io non posso assolutamente ammettere il sistema da lui annunziato della regia cointeressata; io sono convinto che lo Stato, in questa sorta di contratti, di associazioni, di società, non ci ha nulla da guadagnare e troppo da perdere.

Non esitiamo a copiare il buono dove è; abbiamo l'amministrazione francese che ha fatti tutti gli esperimenti e ci ha tracciata la strada: approfittiamo dell'esperienza altrui. Perchè torturarci il cervello andando a ricercare le imposte più odiate e i metodi che l'esperienza non ha giustificati? Imitiamo nel bene, anche nell'ordine delle riforme civili, come imitiamo le invenzioni degli altri popoli, i perfezionamenti delle armi, e accettiamo, non importa di dove vengano, le scoperte e i progressi delle scienze.

Dirò una parola sulle imposte dirette. Io mi sono affrettato a dichiarare che accetto la tassa sull'entrata; voglio però che si usino le cautele che si debbono per non guastare una tassa nuova. La tassa compia il suo noviziato di tassa perequatrice, compensativa, o, se volete, suppletiva; sia, per quanto è possibile, mantenuta mite. Se tale la manterrete, avrete per primissimo risultato che la spinta a nascondere i redditi diminuirà immensamente. Quando non si trattasse che del quattro o del cinque per cento, vedrete i lamenti diminuire molto anche da parte dei proprietari; e l'opera del fisco non troverà tanti ostacoli, perchè non troverà molti interessi sensibilmente offesi.

Quanto alla fondiaria, bisogna ad ogni costo rassicurare, tranquillizzare i proprietari.

Io lo dico schietto, bisogna che, almeno per 10 anni, l'imposta fondiaria sui terreni e sui caseggiati non soffra verun aumento.

Signori, c'è una quantità enorme d'interessi che si appoggiano sulla proprietà fondiaria; bisogna che questi interessi sieno rassicurati; ricordate che sono 15 o 16 milioni (non compreso il Veneto) di agricoltori in Italia.

Malgrado che io non sia un adoratore dei catasti, devo manifestare una mia idea, ed è che in questi 10 o 12 anni, senza pensare ad altre perequazioni, si pensi ad una catastazione sommaria, provvisoria se volete, da farsi però là solamente dove i catasti non esistono. Dove esistono non si tolgano, nè si guastino, si correggano e si perfezionino. Ma, durante tutto questo tempo, che l'imposta non sia mutata; che i contingenti provinciali e comunali restino invariabili. Non è una legge troppo difficile a farsi: io stesso ne aveva già fatto studiare e preparare il progetto.

Io poi, o signori, siccome voglio sinceramente procurare delle risorse alla finanza, non esito ad associarmi ad una proposta che fu annunziata da due oratori che hanno sulla tassa del macino un'opinione diversa dalla mia. L'onorevole Dina e l'onorevole Pescatore hanno entrambi manifestata l'idea che convenga di applicare a tutta Italia l'imposta sulle patenti, un'imposta personale e mobiliare. Ed io entro perfettamente in quest' idea, ma ad una condizione, cioè che la tassa sia mantenuta in proporzioni moderate. Io non domanderei più di dieci o dodici milioni a ciascuna di queste tasse. In Piemonte le due tasse fruttavano allo Stato in ragione di lire 1.40 per testa, ora io non vorrei che dessero più di una lira.

Per dare poi una risorsa ai comuni, io vorrei che su queste tasse si potessero imporre dei centesimi addizionali, però entro certi limiti.

Dunque nessun maggiore aggravio sull'imposta fondiaria; un'imposta nuova sulle patenti e l'imposta personale e mobiliare darebbero 25 milioni.

Io ammetto col signor ministro un aumento di prodotto della tassa di ricchezza o dell'entrata di 8 milioni. Io ottengo

lo stesso risultato che ottiene il ministro, quantunque con diverso metodo. L'aumento, per me, sarà la conseguenza dell'ultima riforma fatta alla tassa sulla ricchezza mobile con la legge sul bilancio attivo. Con quest'aumento di 8 milioni, l'imposta sull'entrata darebbe 80 milioni; e siccome 24 milioni io li accetto da un'imposta sulla rendita pubblica col mezzo della ritenuta, così questa tassa ci darà 104 milioni, cioè 32 milioni di vantaggio.

Dalle tasse patenti, personale e mobiliare ricaveremo, come dissi, 25 milioni. Io credo che l'applicazione di queste tasse non presenterà serie ed insuperabili difficoltà, nè si esigerà molto tempo per consolidarle. Infatti noi abbiamo già una lunga pratica, e in Italia ed in Francia, sull'applicazione di queste tasse; abbiamo leggi fatte, una giurisprudenza amministrativa incontestata.

Io so che in alcuni paesi si verificano condizioni speciali, in forza delle quali il valore degli indizi muta. Ma di queste condizioni speciali si può tener conto, e siccome si risolvono poi tutte in aumento di tassa, scema la loro importanza se la tassa è mite. Poi qualche milione di differenza non m'importa gran fatto: io credo essenziale che le imposte siano buone in sè stesse e che nel loro insieme costituiscano un sistema armonico e stabile.

Parlando della gravezza delle tasse, non posso tacere di un'altra circostanza.

Io non voglio oggi toccare la questione della produzione generale del paese, ossia della sua imponibilità, che ha i suoi limiti. Noterò solo che l'anno venturo, 1869, abbiamo da incassare 60 milioni di ricchezza mobile che figurano nel bilancio del 1868; abbiamo bisogno che continui e si aumenti, se è possibile, la vendita dei beni demaniali ed ecclesiastici. I contribuenti nell'anno venturo dovranno pagare, colle imposte provinciali e comunali, 1,250,000,000, circa $^1/_2$ del bilancio francese. Potremo noi ottenerlo? Potremo esigere tutta questa somma?

Io ho sempre dichiarato che sono disposto ad ogni sacrificio onde ottenere il pareggio, ma non posso tralasciare dal manifestarvi i miei dubbi sul punto se realmente le forze contributive del paese saranno l'anno venturo, immediatamente, in tali condizioni da procurare effettivamente tutte queste entrate alle finanze.

Concretando in cifre le proposte da me indicate, ottengo il seguente risultato:

Una tassa sulle bevande nel modo ideato, cioè con una riforma abbastanza radicale della tassa attuale sul dazio interno di consumo, credo che potrebbe dare da 36 a 38 milioni, ben inteso che col tempo darebbe di più;

La tassa sulle patenti e la personale e mobiliare ci potrebbero dare 25 milioni;

Dalla tassa sulla ricchezza mobile possiamo ottenere 32 milioni.

Avremo dunque 95 milioni; e per completare il centinaio si può aggiungere la cifra di economia che si avrà dalla riforma delle sole cancellerie giudiziarie, e così si completano i 100 milioni. Dalla riforma della tassa di registro e bollo, e sulle successioni ammetto si possano ricavare 21 milioni, perchè sono disposto, in ordine a questa tassa sulla quale avrei molte cose da dire che per brevità tralascio, io sono disposto ad accettare tutti i provvedimenti che riescano a far sì che la tassa sia pagata dappertutto e sia, per quanto si possa, impedita con disposizioni efficaci la frode.

Una voce. Non si paga.

Depretis. Si pagherà: la tassa di registro non è gravissima e non si tratta di tasse nuove.

Abbiamo i tabacchi da cui si può ottenere una risorsa di sei o sette milioni. Metto in conto la legge sulle concessioni governative, ed ottengo in complesso 132 milioni, e in cifra tonda mettiamo 125 o 130 milioni.

Con ciò, o signori, il bilancio attivo ordinario sarebbe portato a 900 milioni con un complesso d'imposte che,

paragonato a quello dei paesi vicini, dove le finanze sono assestate, non farebbe troppo cattiva figura.

Se il ministro poi riesce a fare trenta milioni di economie, in esecuzione dell'ordine del giorno dell'onorevole Minghetti, che io non ho messo in conto, sarebbero a un dipresso pareggiate le entrate ordinarie colle spese ordinarie dello Stato, e il *deficit* dell'anno prossimo notevolmente diminuito.

Ma si dirà: ciò è poco. Ed io potrei dire: se nell'anno prossimo, invece dell'8 per cento sulla ricchezza mobile (poichè vedo che il vento spira contrario alla tassa sull'entrata), mettete il 10 per cento da ciò solo avrete un aumento di 26 milioni.

Io però non lo propongo quest'aumento; non voglio entrare anch'io nel facile sistema dei decimi: ma mi accosterei alla proposta, per esempio, dell'onorevole Bembo, la quale dice: cominciate ad applicare la riforma che stabilisce una tassa della rendita pubblica per ritenuta, fin da quest'anno 1868; avrete una ventina di milioni d'introito.

Io vi dico un'altra cosa: affrettiamoci, terminata ben inteso questa discussione, a discutere la legge sulla tassa di bollo e registro nella quale non sorgeranno, spero, molti dissensi, ed avremo altri 8 o 10 milioni; è un altro introito.

Ecco una trentina di milioni con cui noi verremo sempre più ad avvicinarci, e certo più di quello che il ministro sperava, al pareggio del bilancio. Ma non dimentichiamo che nell'anno prossimo il pagamento di tutte queste tasse non è sicurissimo.

Con queste proposte, o signori, io credo che si possa arrivare a ristorare la finanza e il credito dello Stato fino a quel limite e con quei mezzi che la ragione e la giustizia consentono.

Signori, io non so se pochi o molti saranno assenzienti alle idee ed alle proposte che io ho avuto l'onore di annunziare alla Camera; quanto a me, dichiaro che sono

opinioni che non nascono oggi, e non sono un mistero per molti che sono in questa Camera.

L'onorevole ministro sa la mia opinione sulla tassa delle bevande e del macinato: è la stessa che io aveva nella Commissione dei Quindici.

Non le credo ottime le proposte che ho fatto, non le credo superiori alla critica, tutt'altro, ma sono il meglio che io sappia ideare: non le accetto nemmeno io volentieri, le accetto come una necessità; ma siccome, o signori, l'assoluta necessità della tassa sul macinato non mi è stata punto nè poco dimostrata; siccome una parte del piano finanziario del Ministero io la vedo, assenziente lo stesso ministro, pressochè smantellata, io non posso votare, e me ne dispiace sinceramente, non posso assolutamente votare l'imposta del macinato.

Io ho nessuna voglia in questi giorni, in cui ho seriamente meditato sulle condizioni della nostra finanza, di fare atti di acerba opposizione al Ministero: è troppo difficile, io lo vedo, la sua posizione, ed io non voglio renderla ancora più difficile: ma non posso votare una legge, che ho meditata e che mi pare un errore: mi sbaglierò, ma questa è mia convinzione profonda.

Se la Camera accetterà la tassa sul macinato, io, com'è debito mio, accetterò il suo voto con riverenza, e mi terrò legato come da un debito d'onore, malgrado il mio dissenso, a facilitarne per quanto sarà in me l'applicazione (*Sussurro a sinistra*) una volta che diventi legge dello Stato. Con ciò io credo di fare tutto quello che si può pretendere da un cittadino. (*Si ride a destra*)

Vedo dei sorrisi, ma che cosa sono questi sorrisi? Io ho fatta questa stessa dichiarazione in occasione della legge male augurata di perequazione; ho fatta questa promessa, e l'ho mantenuta, e lavorai e lavoro ancora coscienziosamente per spianare la via, per togliere quelle difficoltà che ho invano preannunziate e tentato d'impedire. Lo stesso

farò quando siasi attuata la tassa sul macino; e, così facendo, non faccio che il mio dovere, e provvedo nel solo modo che mi è possibile all'interesse della patria. (*Bravo! Bene! a sinistra*)

Con votazione nominale la Camera nella seduta del 30 marzo 1868 deliberò passare alla discussione degli articoli del disegno di legge, (Risposero *sì* 182, risposero *no* 164, astenutosi 1) e con altra votazione nominale nella seduta del 1° aprile fu approvato l'articolo 1° che stabilisce la imposta del Macinato con la seguente tariffa:

Grano a quintale lire 2
Granturco e segala lire 1
Avena lire 1.20
Altri cereali, legumi secchi e castagne 0.50.

(Risposero *sì* 184, risposero *no* 149, astenutosi 1).

Il disegno di legge fu approvato a scrutinio segreto dalla Camera dei Deputati il 21 maggio 1868 (Voti favorevoli 219, voti contrari 152, astenutisi 2) e dal Senato del Regno il 27 giugno 1868.

(Legge 7 luglio 1868, n. 4490).

Armamento delle navi corazzate e trasformazione d'armi della Regia Marina

---

Il disegno di legge per spesa straordinaria per l'armamento del naviglio corazzato e per la trasformazione in armi a retrocarica delle carabine della regia marina fu presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole Ribotty, ministro della marina, nella seduta del 18 gennaio 1868. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Bracci, D'Amico, Griffini, Bixio, Casati conte Luigi Agostino, Maldini, Ricci Vincenzo e Ricci Giovanni, fu riferito dall'onorevole D'Amico nella seduta del 24 giugno 1868. — La discussione alla Camera dei Deputati ebbe luogo nelle sedute 9, 10 e 11 luglio 1868.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 10 luglio 1868.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

Discorso pronunciato dall'onorevole Depretis nella discussione generale di tale disegno di legge:

Io avrei dovuto domandare più d'una volta la parola in questa discussione; ma, in verità, trattandosi di una legge di maggiori spese, e di un argomento sul quale in fondo sono d'accordo e Ministero e Commissione, allo stato attuale dei lavori e col grado di attenzione che si presta alla discussione, io, nel mio caso particolare, nel quale non potrei

limitarmi a brevi parole, aveva creduto conveniente di serbare il silenzio.

Tuttavia dirò brevi parole sopra alcune allusioni, fatte, non so perchè all'amministrazione della marina ed all'epoca nella quale io ne fui capo.

Alcuni degli oratori, e lo stesso onorevole ministro rispondendo all'onorevole Maldini, hanno citato alcuni inconvenienti avvenuti durante l'amministrazione di cui, essi dicono, l'onorevole Maldini faceva parte. Con queste parole essi volevano far rimontare all'onorevole Maldini una responsabilità che in verità non gli spetta. (*Movimento in vario senso*) Quelle parole hanno questo senso.

In verità, se qualche cosa è avvenuta durante l'amministrazione di cui io sono stato il capo, sarebbe più schietto lo specificare l'inconveniente che si è verificato, e il dire che il ministro dell'epoca è il solo responsabile; ed io mi farei un dovere di rispondere all'accusa e di dare alla Camera tutte le spiegazioni occorrenti; ma il voler confutare l'onorevole Maldini, citando gli inconvenienti avvenuti durante l'amministrazione dell'ex-ministro Depretis, io non so come sia conforme alle convenienze parlamentari, all'ordine logico e alla sincerità che dobbiamo mantenere nelle nostre discussioni.

L'onorevole Maldini è stato per un certo tempo capo del gabinetto, poi capo di una divisione durante il mio Ministero, ma degli atti di quell'amministrazione non ha nessunissima responsabilità: spetta intera a me che fui a quell'epoca alla testa degli affari, e non desidero esserne sollevato.

Ora dirò una parola sul fatto cui accennava l'onorevole Pisanelli, circa le officine stabilite a Taranto e poi levate. Mi è sembrato che l'onorevole Pisanelli volesse accusare l'amministrazione d'allora di avere dimenticato uno degli interessi più vitali d'Italia, cioè il terzo grande arsenale marittimo che, secondo l'opinione di molti, deve essere stabilito a Taranto.

Io dirò all'onorevole Pisanelli che la questione degli arsenali marittimi è per nulla implicata nel fatto da lui indicato, ed aggiungo che si sarebbe fatto assai male se quel piccolo stabilimento non si fosse soppresso.

Noti la Camera che quel piccolo stabilimento nacque e fu stabilito unicamente pei bisogni della guerra. Dovendosi mandare un'armata d'operazione nell'Adriatico, era naturale che si pensasse a fondare un deposito (chè questo è il nome che gli fu dato dal decreto della sua istituzione), cioè alcuni magazzini ed alcune officine provvisorie nel punto intermedio di Taranto, dove radunossi l'armata d'operazione, e ciò perchè le navi potessero rifornirsi, ed anche eseguire le piccole riparazioni cui non bastassero i mezzi ordinari di bordo, senza dover risalire ad Ancona, ovvero a Napoli od a Genova.

Ma questa disposizione, motivata unicamente dalla guerra, che aveva un carattere provvisorio, non aveva ragione di esistere cessata la guerra. Se si fosse continuato a mantenere a Taranto il deposito e le officine provvisorie, si sarebbe fatta una spesa inutile o qualche cosa di peggio. Si sarebbe reso più grave uno dei mali che affliggono l'amministrazione della marina. Il qual male consiste nell'aver troppi stabilimenti marittimi più o meno imperfetti, più o meno incompleti, e che difficilmente possono essere sorvegliati ed amministrati come si deve. A Genova avete la Darsena e la Foce, alla Spezia avete l'officina di San Vito e il cantiere di San Bartolomeo, a Napoli l'arsenale e Castellammare, ad Ancona anche un piccolo arsenale che aveva la sua importanza prima che avessimo il Veneto, poi a Venezia un locale grandioso ma lasciato dall'Austria senza macchine, senza arredi, senza materiale; infine una stazione sul lago di Garda.

Ora, si sarebbe voluto che si aggiungessero e si mantenessero i magazzini e l'officina provvisoria e piccolissima di Taranto? Sarebbe stato un errore. Sapete che avviene in

tutti questi stabilimenti molteplici? Bisogna mandarvi dappertutto un personale militare, e potete esser sicuri che la istruzione e la disciplina non ci guadagnano. Bisogna fondare dappertutto un'amministrazione, sia per la gestione dei magazzini che per la condotta delle costruzioni.

Queste amministrazioni filiali sono per sè costosissime, e lontane dall'occhio dei comandanti dei dipartimenti non possono essere sorvegliate a dovere.

Io dico apertamente che, finchè dura questo stato di cose, l'amministrazione non potrà camminar bene; ed io credo che uno dei provvedimenti più essenziali per la marina è quello appunto di togliere di mezzo tutti questi piccoli centri, e di fondare nei punti più sicuri e più importanti i tre grandi arsenali della marineria da guerra.

Risolta questa questione, e concentrando in pochi grandi arsenali l'amministrazione e il materiale marittimo, voi farete importanti economie, avrete delle costruzioni perfette, e stabilirete una buona amministrazione. Ma come volete voi trovare uomini capaci da spargere dappertutto? Voi avete bastimenti in costruzione, guardate in quanti luoghi: nell'arsenale di Genova, alla Foce, a San Bartolomeo, a Napoli, a Castellammare, a Venezia. E dappertutto volete avere il personale capace e in numero sufficiente perchè tutto proceda regolarmente, e nel bilancio limitate il quadro degli ingegneri navali?

È impossibile, o signori, che questo impianto vizioso non dia i suoi frutti. Quindi io assumo interamente la responsabilità della soppressione del deposito e delle officine provvisorie di Taranto, e credo fosse dover mio di fare quella economia.

Invece io, senza entrare in molti particolari, dirò schiettamente che ho giudicato deplorabili le economie che si fecero sulla squadra permanente, come ho reputato deplorabile quella che si è fatta, della somma di un milione circa che era destinata per aiutare l'industria nazionale a costruire le piastre di corazzatura e i grandi pezzi fucinati delle mac-

chine e costruzioni navali che noi siamo ancora costretti di provvedere all'estero.

Per ispiegare la importanza essenziale, vitale di queste due categorie di spesa, io dovrei diffondermi, e la Camera difficilmente mi seguirebbe colla sua attenzione; dirò soltanto che, riguardo alla squadra permanente, non ho fatto nulla di nuovo. Io altro non feci che riprodurre in un modo più stabile e più solenne, col carattere di una istituzione essenziale e vitale della nostra marina, quello che già aveva funzionato per opera e per disposizioni dei miei onorevoli predecessori, sotto il nome di *divisione navale di evoluzione.*

E in questa istituzione io sono persuaso che nessuno dei ministri della marina che verranno potrà non riconoscere la parte più importante della sua amministrazione. Nella squadra permanente il paese deve aver sempre un nucleo di forza marittima che faccia rispettare i suoi interessi politici in ogni possibile eventualità: nella squadra permanente il paese trova una protezione efficace degli interessi del nostro commercio nel Mediterraneo dove si diffonde la più grossa parte degli interessi del commercio italiano, ed è la squadra permanente soprattutto necessaria per formare gli ufficiali e gli equipaggi, per perfezionare la loro istruzione marittima, per consolidare e formare lo spirito di corpo nella nostra marineria.

Per questo supremo intento pare a me la importanza di una squadra sempre in arme di una verità cotanto evidente, che crederei far torto alla Camera se volessi aggiungere ulteriori dimostrazioni.

Riguardo allo stabilimento metallurgico neanche qui il concetto non è nuovo. È il secondo tentativo pur troppo infruttuoso che si è fatto: il primo tentativo lo aveva fatto il conte Cavour, il quale voleva fondare uno stabilimento metallurgico a San Bartolomeo.

Appena giunto al Ministero, nei primissimi giorni io pregai l'onorevole Sella ad aiutarmi, nominai più tardi una

Commissione, feci fare molti studi, proposi alla firma sovrana il decreto di stanziamento della somma, ma debbo deplorare che il tentativo fu vano, perchè si è creduto di mandare il fondo in economia. Io deploro questa economia, e chiamo tutta l'attenzione del ministro e della Camera su questa gravissima questione. Finchè, o signori, non potremo fabbricare all' interno tutto il nostro materiale navale, noi non potremo mai avere libertà di azione, quando venga il caso di valerci della nostra marina.

Ora dirò una parola sui disordini che si sono verificati nell'amministrazione della marina.

Il ministro, rispondendo al deputato Maldini, disse che era vero che si erano verificati dei disordini, che si erano trovati degl' impiegati che avevano mancato al loro dovere; che, infatti, nel 1866 un impiegato invece di scrivere *tre* scrisse *trenta*; un falso bell'e buono avvenuto nell'anno 1866 durante l'amministrazione di cui il deputato Maldini faceva parte.

Mi perdoni onorevole ministro, ma questa sua maniera d'esprimersi pecca del peccato di cui ho sentito accusare il secondo volume della Commissione d'inchiesta, dove la forma, il modo di esprimersi, più che la sostanza, è sembrato degno di censura.

Ma che cosa intende di dire l'onorevole ministro quando, rispondendo all'onorevole Maldini, egli dice: è vero, accaddero malversazioni, un impiegato commise un falso durante l'anno 1866 quando l'onorevole Maldini faceva parte dell'amministrazione?

Debbo ripetere che l'onorevole Maldini non ha responsabilità dell'amministrazione di quell'epoca, e non so con che convenienza si cita questo fatto, poichè sa benissimo l'onorevole ministro che se trovassimo una stoffa di ministro o di direttore generale, il quale riescisse a far sì che durante la sua amministrazione nessun reato avvenisse, nessun impiegato fallisse al suo dovere; ma questo ministro o questo

alto impiegato bisognerebbe *santificarlo*, (*Si ride*) e sarebbe poco.

Alle parole dell'onorevole ministro io do il significato e l'importanza che meritano, e non le prendo in mala parte; egli deve sapere benissimo che ci sono mancanze e reati che avvennero sotto le amministrazioni che precedettero la mia, e sotto le amministrazioni che succedettero, il che per verità non può evitarsi, perchè, finchè vi saranno uomini, vi saranno errori e reati.

Ma quello che importa per le discussioni del Parlamento si è di verificare se il Governo fece quanto stava in lui, perchè quando si scoprono i reati siano repressi, e perchè le istituzioni sieno fatte in modo da non rendere più facile la impunità.

In quanto al rigore nella repressione, io temo di essere accusato di eccessivo rigore. Sarebbe a torto, e per me sono tranquillissimo. Ma certo non sarò accusato del contrario.

E, riguardo alle istituzioni, ricorderò che, durante quell'amministrazione, si era incominciata una riforma vastissima in tutti i rami di servizio. Quella riforma è poi rimasta lì.

Ora, persuadiamoci bene che il buon andamento di una amministrazione, come quella della marina, dipende dalla perfezione dei suoi ordinamenti. Il nostro ordinamento del materiale è buono, credo che sia uno dei migliori che abbiamo, ma c'è ancora non poco da fare ad ottenere che i vecchi ostacoli burocratici cedano dinanzi alla volontà del ministro. Così il nuovo impianto che si è stabilito dal Ministero a quell'epoca, non so se funziona integralmente.

Io ho visto con piacere che la Commissione, la quale ha esaminato il disegno di legge sulla contabilità generale, troverà nel Ministero della marina, e forse in esso solo, una parte del nuovo impianto già attivato.

Non so però che cosa siasi fatto dal 1866 a questa parte. Or bene, mantenere e perfezionare questi ordinamenti, dare

all'amministrazione un assetto definitivo e stabile è il solo mezzo con cui si possa riuscire ad impedire gl' inconvenienti, a reprimerli quando nascono e ad ottenere che l'amministrazione proceda con incensurabile regolarità.

Perchè, o signori, se può dispiacere, per ragioni di stile, per ragioni di grammatica, per ragioni di acustica, se può, dico, piacere o dispiacere la parola da me usata di *squadra permanente*, può anche sembrare ad alcuno che non vi sia nulla di permanente in questo mondo, che tutto sia e debba essere provvisorio. (*Movimenti*)

Ma allora io dico che siamo perfettamente divisi nella nostra maniera di vedere, perchè io credo che, se c'è una permanenza fatale, detestabile, sia la permanenza del provvisorio, e bisogna vedere di uscirne il più presto che si può. (*Bene!*)

Nella seduta dell'11 luglio fu dalla Camera approvato a scrutinio segreto il disegno di legge. (Voti favorevoli 164, voti contrari 29, astenutosi 1). Dal Senato del Regno fu adottato nella seduta del 17 agosto.

(Legge 26 agosto 1868, n. 4561).

Convenzione con la Società « Vittorio Emanuele » per il proseguimento delle linee ferroviarie Calabro-Sicule

Nella seduta del 27 giugno 1868 l'onorevole Cantelli, ministro dei lavori pubblici, di concerto con l'onorevole Cambray-Digny, ministro delle finanze, presentò alla Camera dei Deputati il disegno di legge concernente la Convenzione stipulata il 20 giugno 1868 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, i rappresentanti della Società *Vittorio Emanuele* concessionaria delle ferrovie Calabro-Sicule ed il rappresentante della Società Vitali, Charles, Picard e Comp. per assicurare il proseguimento dei lavori della rete ferroviaria suddetta. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Lacava, Lancia di Brolo, Plutino Antonino, Villa Pernice, Macchi, Cancellieri, Piolti de Bianchi, Depretis e Marsico, fu riferito dall'onorevole Macchi nella seduta del 25 luglio 1868. — La discussione alla Camera dei Deputati ebbe luogo nelle tornate 30 e 31 luglio e 1° agosto 1868.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 30 luglio 1868.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE PISANELLI.

Domandatasi la chiusura della discussione generale di tale disegno di legge l'onorevole Depretis vi si oppone con queste parole:

IO APPARTENGO alla minoranza della Commissione, ed ho un'opinione radicalmente diversa da quella che la maggioranza ha spiegato e fatto prevalere nelle modificazioni introdotte nel disegno di legge. Di più io appartengo ad un'altra

Commissione parlamentare, la quale, in un campo più vasto, ha esaminato la questione relativa alla Società delle calabro-sicule, e fu unanime nella conclusione che io intendo sostenere [1].

Per questi due motivi, e principalmente per l'ultimo, avendo, come il solo membro di quella Commissione che si trovi presente, il dovere di farmi curatore dell'opinione degli assenti, io prego la Camera di concedermi la parola. La quale non può essermi negata, perchè ho formulato una proposta che varia il sistema della legge; e, a termini del regolamento, ho il diritto di sviluppare le ragioni che m'inducono a fare questa proposta.

L'onorevole La Porta prega la Camera di chiudere la discussione riservando la facoltà all'onorevole Depretis di esprimere l'opinione della minoranza della Commissione all'articolo 1° col quale si approva la Convenzione. — Chiusa la discussione generale, viene data lettura dell'articolo 1°:

È approvata la Convenzione stipulata addì 20 giugno 1868 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, i rappresentanti della Società *Vittorio Emanuele* concessionaria delle ferrovie Calabro-Sicule ed il rappresentante della Società Vitali, Charles, Picard e Compagnia, con le modificazioni qui annesse.

L'onorevole Depretis pronuncia il seguente discorso:

RINGRAZIO l'onorevole La Porta che mi ha aperta la via di esprimere l'opinione della minoranza, e di contrapporre al sistema della Commissione attuale l'opinione di un'altra Commissione parlamentare che attualmente è quasi assente.

(1) L'onorevole Depretis era stato relatore della Commissione sui due disegni di legge per la convalidazione di regi decreti relativi a spese straordinarie per lavori ferroviari, tra i quali era compresa per 4 milioni di lire la continuazione dei lavori delle strade ferrate Calabro-Sicule (Vedasi relazione 144-A della Sessione 1867-68).

Io comincierò a dichiarare che divido completamente le opinioni manifestate dall'onorevole presidente del Consiglio e dal deputato Avitabile intorno al tracciato della rete delle ferrovie calabro-sicule.

Signori, quando con una legge che ha già la vita di più anni si è dichiarata e consacrata dinanzi al paese una determinata rete di ferrovie, quando le popolazioni che debbono credere vere e serie le leggi e le deliberazioni del Parlamento, ne hanno preso norma per regolare la loro vita economica e civile, quando in conseguenza si sono creati degli interessi e delle legittime aspettative, non è più lecito, signori, senza gravissimi danni della cosa pubblica, il variare anche leggermente il tracciato delle ferrovie decretate. Bisogna pensare bene prima di deliberare una ferrovia, ma una volta stabilita per legge bisogna compierla.

Ad ogni modo io credo che l'onorevole Araldi non persisterà nella sua idea circa la strada che, lambendo il Jonio, da Taranto si volge attraverso la Basilicata e giunge alla estrema Calabria, quando rifletterà che la strada è già in gran parte costrutta, e dal disegno di legge che abbiamo dinanzi noi vediamo che sono già impiegati nel primo tronco da Taranto a Rossano (144 chilometri) niente meno che 14 milioni.

Ora, permetta l'onorevole Araldi di dirgli che non si viene a distruggere una strada a mezzo fatta, senza ragioni di tale e tanta gravità che nel caso attuale credo assolutamente impossibile d'immaginare.

Io, o signori, non solo non ho il più lontano pensiero di contraddire al desiderio ed al bisogno che hanno della loro rete ferroviaria le popolazioni della Calabria e della Sicilia, ma ho sempre deplorato e deploro il ritardo che improvvide concessioni hanno frapposto al compimento di quelle strade. Nel desiderare e nel volere che si compiano quelle ferrovie siamo, io credo, unanimi. Ma la questione, o signori, non è e non può essere questa.

Fermo l'obbligo nel Governo e nel Parlamento di compiere la rete delle ferrovie calabro-sicule, cessa forse l'obbligo di esaminare in qual modo debba queste rete essere compiuta? Cessa l'obbligo di studiare se la Convenzione è conveniente, se essa è l'unico modo ed il migliore per raggiungere lo scopo? Cessa l'obbligo di esaminare se non verrà ad accrescere il numero delle illusioni? Cessa il dovere di ponderare se troppo ed inutilmente gravosa non sia per le finanze dello Stato?

No, signori, questi obblighi non cessano nè pel Governo, nè per la Camera, ed in ciò deve consistere tutta la questione e tutta la discussione.

Io, o signori, contrappongo al disegno di legge del Governo un altro disegno.

Ricorderà la Camera che con un decreto reale, che ha la data del 17 novembre 1866, il Governo ha stanziata una somma di 4 milioni per la continuazione dei lavori delle ferrovie calabro-sicule. Quel reale decreto non è che un progetto, e deve essere convertito in legge; dinanzi alla Camera sta un'altra Commissione, di cui faccio parte, e che ne propone la convalidazione. Ora, in quel decreto reale, all'articolo 1, è detto:

« È autorizzata la spesa straordinaria di 4 milioni di lire, per essere impiegati alla continuazione dei lavori contemplati nella Convenzione 17 novembre 1866, da eseguirsi sotto l'esclusiva ed immediata direzione del ministro dei lavori pubblici. »

E questo decreto nei suoi motivi premette che la Società trovavasi tuttora nell'assoluta impossibilità di riprendere i lavori per proprio conto ed a proprie spese, per cui sarebbe, a mente dell'articolo 12 della Convenzione 17 novembre 1866, passiva della decadenza dalla concessione; ed aggiunge che era indispensabile impedire l'interruzione dei lavori che si eseguiscono dall'impresa nell'atto in cui, la decadenza essendo pronunziata, dovevasi procedere agli atti d'asta e di stima previsti dalla legge.

La Commissione parlamentare, di cui io faccio parte, dopo avere esaminato siffatta questione, anche nei rapporti colle altre Società ferroviarie, deliberò di esprimere il voto al Governo perchè dichiari incorsa la decadenza da parte della Società, e provveda alla continuazione dei lavori con lo stanziare la somma occorrente sul bilancio dello Stato.

Ed il disegno di legge che io presento alla Camera sarebbe concepito nello stesso senso. È bene inteso che si debba convertire in legge il decreto reale di cui ho fatto parola; in luogo e vece del progetto che sta innanzi alla Camera verrebbe la seguente proposta:

« Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria di 10 milioni di lire per essere impiegata sotto la esclusiva ed immediata direzione del ministro dei lavori pubblici per la continuazione delle linee delle ferrovie calabro-sicule.

« Art. 2. La detta somma verrà iscritta nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici del 1868 al capitolo... colla denominazione: *Continuazione dei lavori delle ferrovie calabro-sicule.* »

E per rispondere ai dubbi troppo ragionevoli, a mio avviso, sollevati dall'onorevole Cadolini, e per rassicurare le popolazioni che la rete delle ferrovie calabro-sicule sarà intieramente e nel più breve tempo compiuta, io aggiungerei nel testo di questa proposta di legge un terzo articolo nel quale sarebbe detto:

« Al riaprirsi della Sessione, il Governo presenterà un disegno di legge allo scopo di assicurare il compimento delle ferrovie tutte contemplate nelle leggi 20 luglio 1863 e 13 maggio 1866. »

Con questa dizione sarebbe compresa tutta la rete colla linea del Basento fino ad Eboli.

Ora, a questo sistema, o signori, due obbiezioni si oppongono. Si dice che, ove il Governo si attenga alle misure di rigore, cioè pronunzi la decadenza della Società, andrebbe incontro inevitabilmente all'interruzione dei lavori.

Inevitabilmente è la parola che il signor ministro con un poco d'imprudenza, secondo me, ha registrato o lasciato registrare nello stesso contratto. Dico con un poco di imprudenza, e vorrei dire ancora un poco di contraddizione con sè medesimo, perchè il decreto reale del 17 novembre che ho citato, si fonda sulla prossima dichiarazione di decadenza della Società. Anzi, io credo che quel decreto non avrebbe potuto avere effetto, e la Corte dei conti non avrebbe registrato i mandati di erogazione della spesa di quattro milioni, se la decadenza della società non si fosse pronunciata a termini della convenzione del 17 novembre 1866.

È egli vero, signori, che sia inevitabile l'interruzione dei lavori, ove sia pronunciata la decadenza della Società? È questa una verità chiara, incontestabile, indiscutibile?

Prima di tutto a me pare che di questa verità non sia stata prima d'ora molto persuasa la Camera. Citerò l'opinione in proposito della Commissione parlamentare, di cui fu relatore l'onorevole Del Re, il quale conchiudendo diceva, che in quanto al proseguimento dei lavori, stavano pel diritto ad operarlo le disposizioni della legge sul contenzioso amministrativo e sulle opere pubbliche.

Veniamo al caso pratico.

Io non mi maraviglio, mi si permetta che lo dica, che al Ministero dei lavori pubblici prevalga una teoria diversa. Da alcuni anni si può dire che le disposizioni penali, le comminatorie, le multe, la suprema di tutte le multe, la comminatoria della decadenza, ossia la liquidazione degli averi e dei diritti delle Società ferroviarie col mezzo della decadenza, non esistono che come lettera morta della legge. Al Ministero dei lavori pubblici prevale il sistema d'indulgenza plenaria, quantunque nell'amministrazione della cosa pubblica questa tolleranza ad ogni costo, ed in ogni caso, quando trattasi di grandi Società industriali, costituisca una contraddizione flagrante con quel

che si osserva per altri contraenti. Voi stipulate, per esempio, la costruzione di un bastimento, di una macchina, di una fornitura, e stabilite multe di ritardo. In forza del contratto la multa di ritardo, se ben ricordo, la si ritiene sulle rate del prezzo che vanno maturando, e quand'anche intervengano domande più o meno fondate sopra impedimenti di forza maggiore, indipendenti dal fatto e dalla volontà dell'assuntore o del fornitore, il potere esecutivo non è libero di abbandonare la multa. È d'uopo ricorrere al Consiglio di Stato ed averne il parere favorevole. È una specie di giudizio che bisogna istituire e che difficilmente riesce favorevole all'appaltatore.

Tant'è che io ricordo che nell'anno 1865 al Ministero della marina si sono incassate, ossia ritenute sul prezzo, tante multe per la somma di 195 mila lire. Nulla di simile per le Società ferroviarie.

Invece, in tutti questi anni cosa abbiamo veduto avverarsi quando si trattò di Società industriali? Abbiamo veduto un fenomeno singolare. Le Società mancano ai loro impegni, sono passibili di multa? Ebbene, la multa chi finisce di pagarla in conclusione è lo Stato. Tardi o tosto si coglie il momento opportuno e ci si viene innanzi con un bello e buono disegno di legge col quale si conchiude che a quella Compagnia che non ha voluto o non ha potuto adempiere ai suoi impegni e sarebbe passibile di multe più o meno gravi ed anche della decadenza, si debbono fare o in una forma o in un'altra nuovi patti che si convertono in maggiori oneri per lo Stato.

Asproni. Si è cominciato dalla ferrovia di Savoia.

Depretis. Così lo Stato viene sottoposto ad una maggiore spesa di quella che era primitivamente contemplata; è una multa di forma speciale, ma sempre una multa. Ed io temo (e dico temo, perchè io non amo sentenziare in modo troppo riciso), temo che avvenga lo stesso anche nella Convenzione che stiamo discutendo: e se il ministro

crede od ha creduto, come parrebbe dalla relazione che accompagna la Convenzione, che lo Stato non debba sopportare aggravio maggiore di quello a cui si era sottoposto nell'atto di concessione, cioè con la legge del 1863, io credo che il ministro s'inganni grandemente, e spero di dimostrarlo.

Prima di entrare in quest'argomento debbo però esporre i fatti e risolvere la questione intorno al diritto che spetta al Governo di continuare i lavori malgrado la pronunciata decadenza della Società.

Il fatto, o signori, in che cosa consiste? Eccolo qui in quattro parole.

La Società delle calabro-sicule ha assunto l'impegno di costruire 1075 chilometri entro un dato tempo. Lascio in disparte la linea della Basilicata, e distinguo questa dalle altre linee per il motivo che la sovvenzione chilometrica è in misura diversa e diverso il tempo fissato per la ultimazione di quella linea.

Questa Compagnia dunque assunse l'impegno di costruire questa intera rete di 1075 chilometri, tutte le linee di Calabria e Sicilia, entro l'anno 1866. Al 1° gennaio 1867 tutte dovevano essere compite. Ebbene che cosa è avvenuto? Il fatto è che alla fine dell'anno 1866 appena una trentina di chilometri di strada erano aperti al pubblico servizio. Signori, è assai poco.

È vero che la legge stabilisce alcune condizioni perchè possa farsi luogo alla decadenza. La legge dice che, quando alla scadenza del termine fissato pel compimento ed apertura al permanente e regolare esercizio delle linee concesse i concessionari non avranno data piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto (questa è la condizione) *legalmente constare* d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, in questo caso incorreranno di pien diritto, e senza che occorra alcuna costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita dell'intiera cauzione definitiva.

La legge stabilisce in che modo si procede, in caso di decadenza, alla liquidazione dei diritti e degli averi della Società: si procede col mezzo degli incanti; e stabilisce inoltre che, per invocare il caso di forza maggiore ed evitare le penalità, i concessionari debbono notificare gli avvenimenti o le cause nel più breve termine, affinchè il Governo possa verificarle, e, verificate che siano e riconosciute ammessibili, possa prefiggere nuovi termini alla ultimazione delle opere.

A fronte di queste disposizioni io per me non so comprendere come la Società abbia potuto far constatare legalmente di tali avvenimenti, o cause, del *tutto indipendenti dal fatto proprio*, da non permettere l'ultimazione e l'apertura all'esercizio che di soli 30 chilometri invece di 1075. Poi la dimostrazione legale dei fatti di forza maggiore come fu fatta, come riconosciuta? In che modo si è adempiuto alle disposizioni della legge, le quali vogliono pronta notificazione da parte della Società, ed immediata verificazione da parte del Governo, e nuova prefissione di termini? Si è fatto qualcosa di questo genere dal Ministero dei lavori pubblici? Io credo di no. Credo che si sia fatto un bel nulla, e che invece l'amministrazione tirò avanti nella solita nebbia delle indulgenze, aspettando il momento opportuno di strappare una sanatoria con un'altra legge.

Ma, o signori, non solo la Società non ha fatto quello che doveva, ha fatto qualche cosa di più grave del non fare: ha dichiarato di trovarsi nell'impossibilità di fare, ed ha messo la sua firma sotto questa dichiarazione d'impotenza inserta in un atto pubblico.

Ma io vi domando: in che condizioni si trova una Società industriale che si fonda interamente sul credito (poichè senza credito è morta), quando essa stessa in un atto pubblico dichiara a tutti, a chi lo vuol sapere e a chi non lo vuol sapere, che essa è nell'assoluta impossibilità d'adempiere i propri impegni? Altro che decadenza! Io vorrei sapere in

che modo si provvede a questo caso: la Società non adempie ai suoi impegni, e non basta, ma essa dichiara di non poterli adempiere. Ma volete che questa impotenza sia potente a segno da paralizzare l'azione del Governo e il vigore della legge?

Ebbene, che cosa ha fatto il Governo? Il Governo colla Convenzione del 17 novembre è venuto in aiuto della Società, ed ha consacrato 18 milioni per continuare le opere, per impedire che ne soffrissero gl'interessi della Società e dell'impresa generale. Poichè, o signori, dovete sapere che, quando il Governo ha cominciato a spendere quei 18 milioni, i cantieri della Società erano quasi tutti abbandonati; lo dice il Governo stesso.

È dunque in favore degl'interessati che il Governo ha speso 18 milioni, e di questi 18 milioni si è speso una parte sulle linee delle Calabrie, ma una buona parte sulle linee della Sicilia.

In questa Convenzione il Governo, dopo avere col denaro dello Stato salvato gl'interessi della Società, volle coll'articolo 12 stabilire alcune cautele ed alcune condizioni.

Mi permetta la Camera che legga questo articolo, perchè sta tutta qui la questione intorno al diritto che ha il Governo di continuare i lavori.

L'articolo 12 è così concepito:

« La Convenzione approvata colla legge 25 agosto 1863 resta integra in tutte le sue parti, in quanto non vi sia derogato dal presente atto.

« Gli effetti derivanti dalle disposizioni dell'articolo 80 del capitolato » (e sono quelli che riguardano la decadenza) « annesso alla detta Convenzione, i quali effetti il Governo è in diritto di applicare *fin da oggi* » (e la Società non fa obbiezione a questa affermazione del diritto del Governo), « ed i quali s'intendono soltanto sospesi in forza del presente atto fino al 31 marzo (epoca fissa) 1867, riprenderanno in quest'ultimo giorno tutto il loro vigore...

Ecco la condizione e la cautela: *se prima di quel tempo la Società non dimostrerà di essersi procacciata i mezzi necessari per far fronte a tutti i propri impegni.*

« Codesti effetti della disposizione del predetto articolo 80 potranno inoltre essere applicati ove, alla scadenza del presente atto, la Società non abbia adempiuto ad alcuno degli obblighi assunti coll'articolo precedente. »

Gli obblighi erano di concertarsi col Governo per la riforma degli statuti, di portare la sua sede nella capitale, di riordinare la propria amministrazione (e non si riordina quello che è ordinato, ma quello che è disordinato e il disordine è un fatto proprio della Società) nel modo il più economico sulle basi che verranno ordinate dal Governo. Se sia stato fatto questo, io lo ignoro; il ministro lo potrà dire: per ora non mi importa; tengo invece alla clausola che dice: « la Società sarà decaduta se prima di detto giorno 31 marzo 1867 non dimostrerà d'essersi procacciati i mezzi necessari per far fronte a tutti i suoi impegni. »

L'articolo seguita così:

« Resta quindi espressamente convenuto che in ognuno dei detti casi, il Governo sarà in diritto di pronunziare senz'altro la decadenza della Società, esclusa qualunque eccezione da parte della medesima.

« Dichiarata dal Governo la decadenza *esso potrà immediatamente provvedere di propria autorità, in quel modo che crederà più conveniente, all'immediata e provvisoria continuazione* dei lavori, prelevando le spese dall'attivo delle reti, finchè non siasi stabilmente assicurato tale continuazione nei modi prescritti dagli articoli 252, 253, 254 della legge sulle opere pubbliche. »

Mi pare che il diritto del Governo di continuare i lavori sia chiaramente stabilito.

In fatti, ha la Società dimostrato, prima del 31 marzo 1867, che si era procacciati i mezzi necessari per far fronte a tutti i propri impegni? Niente affatto; nulla di tutto questo.

Sapete che cosa ha fatto la Società? Ha presentato una protesta, dicendo che, se erasi ritardata l'esecuzione dei lavori, era per colpa del Governo, del colera, del brigantaggio, della mal'aria, accusò a sua discolpa tutti questi colpevoli, e si è dimenticata la sola cosa essenziale: non disse verbo intorno ai mezzi che doveva essersi procacciati per far fronte a'suoi impegni, e dopo diciotto mesi confessò nuovamente in un altro atto pubblico la sua insanabile impotenza.

Ma l'efficacia, mi si dirà, il valore, le conseguenze giuridiche di quest'articolo saranno contestate, e quindi non potrete applicarlo e valervene per la continuazione dei lavori che a lite definita. Poi avete delle operazioni da compiere che esigono del tempo: le consegne, le testimoniali di stato, le perizie, l'esperimento, gl'incanti.

In quanto alle conseguenze giuridiche di questo atto, ed è il punto essenziale, mi pare che provveda, e provveda in modo sufficiente, un articolo della legge 20 marzo 1865 sul contenzioso amministrativo, articolo che non sono io ad invocare pel primo, ma che fu invocato anche dalla Commissione parlamentare, della quale fu relatore l'onorevole Del Re.

Qui si contestano le conseguenze giuridiche di queste disposizioni del contratto. Ebbene, ecco che cosa dice la legge sul contenzioso amministrativo:

« Art. 7. Allorchè per grave necessità pubblica..., » e qui, senza continuare, mi si permetta una parentesi.

Io credo che non si possa mettere in dubbio che la continuazione delle ferrovie calabro-sicule sia e debba ritenersi veramente una grave necessità pubblica, e non credo che almeno in questa Camera vi sia alcuno che lo metta in dubbio, e non credo poi che lo possa contestare nemmeno la stessa Società; inquantochè, nella Convenzione che ho rammentata, è detto appunto che a quella Convenzione il Governo addiveniva « per pubblica necessità. »

Ecco adunque che cosa dispone l'articolo 7 della legge sul contenzioso amministrativo:

« Allorchè per grave necessità pubblica l'autorità amministrativa debba *senza indugio disporre della proprietà privata*, od in pendenza di un giudizio, per la stessa ragione » (di grave necessità pubblica) « *procedere all'esecuzione dell'atto delle cui conseguenze giuridiche si disputa*, essa provvederà con decreto, motivato sempre però, senza pregiudizio dei diritti delle parti. »

Quantunque io non creda che sia molto disputabile se, o no, la Società sia incorsa nella decadenza, ad ogni modo parmi evidente, fondandomi sulla legge del contenzioso amministrativo, fondandomi sullo spirito della stessa legge sulle opere pubbliche, la quale non permette che sia in libertà d'una sola delle parti contraenti di render vane indefinitamente le disposizioni di un atto, ed è esplicita a questo proposito la disposizione dell'articolo 341, quantunque, per avventura, non possa a rigore invocarsi, trattandosi di concessione di ferrovie, fondandomi, dico, a queste disposizioni di legge, parmi che non si possa dubitare che il Governo ha il diritto di continuare i lavori, e che sia suo dovere il valersi di questo diritto. Credo poi che il Governo stesso fosse di questa opinione quando ha sottoposto alla firma del Re il decreto che ho menzionato poc' anzi. Perciò io non posso ammettere che la decadenza conduca inevitabilmente alla sospensione dei lavori; anzi, ripeto, io debbo ammettere il contrario, e dico che sarebbe erronea e pericolosa una diversa dottrina.

Adesso mi resta ad esaminare la Convenzione, con le modificazioni che vi ha introdotte la Commissione, modificazioni delle quali io non assumo la responsabilità, perchè credo assai migliore un sistema diverso, ma io non posso a meno che lodare la buona intenzione della Commissione che le propose, e l'arrendevolezza del ministro che le ha accettate.

Tuttavia non posso esimermi dall'esaminare questa Convenzione onde vedere se per avventura non sia assai più gravosa all'erario di quello che lo fosse la primitiva concessione, e se non è caduto in errore il ministro, che ha dichiarato che l'aggravio dello Stato non si è fatto maggiore.

Vediamo un po' qual'è la base di questa Convenzione. Cercherò di abbreviare per soddisfare il voto dell'onorevole Massari.

La Convenzione si fonda tutta sopra questo concetto molto semplice.

Lo Stato ha l'obbligo di corrispondere alla Società concessionaria delle ferrovie calabro-sicule una sovvenzione di 14,000 lire al chilometro, e per conseguenza, se è possibile di finire alcuni tronchi abbastanza importanti, pei quali i lavori sono già discretamente avanzati, e trattasi di una rete di 640 chilometri, per la quale, in ragione di 14,000 lire al chilometro, lo Stato dovrebbe sopportare l'annuo peso di 8,960,000 lire; su questa base se il corrispettivo non oltrepassa questa somma, ma lascia un margine per le spese già fatte o da farsi dallo Stato, la Convenzione è accettabile.

Tale è il ragionamento nel quale si fonda la Convenzione.

Il corrispettivo consisterebbe nell'assumere il servizio di un dato numero di obbligazioni della Società. È, in fondo, un'emissione di titoli del debito pubblico, coll'interesse del tre per cento e coll'estinzione calcolata sulla durata della concessione. Sono 484,050 obbligazioni da 500 lire di valore nominale coll'interesse di lire 15, e la quota di estinzione di centesimi 75 ciascuna, e che farebbero gravitare sullo Stato un peso di lire 7,623,787. 50. Resta dunque un margine a favore dello Stato di lire 1,336,212. 50.

Ma lo Stato non assume solamente questo peso, esso ha già contratto un peso abbastanza considerevole di 18 milioni, impiegati in quelle stesse linee di cui ragioniamo. Bisogna mettere in conto questa somma.

Inoltre lo Stato si obbliga a dare quattro milioni in forza del decreto che ho citato; poi quattro altri milioni in forza di questa Convenzione. In totale dunque 26 milioni.

Il Governo dice: queste lire 1,336,212 risparmiate sull'ammontare complessivo della sovvenzione corrispondono con qualche piccola differenza al peso a cui lo Stato rimane sempre esposto, di 26 milioni da erogarsi nella costruzione dei 640 chilometri che costituiscono questa rete ferroviaria.

A me pare che questo conto sia sbagliato.

La sovvenzione chilometrica di lire 14,000, non è un corrispettivo attaccato a ciaschedun chilometro preso isolatamente e nemmeno a tale o tale parte delle linee primitivamente concesse, ma è il corrispettivo medio del costo medio chilometrico di una rete di 1075 chilometri, come la sovvenzione di lire 16,000 al chilometro è il corrispettivo medio dei 199 chilometri della linea di Potenza. Ora, se voi accordate la sovvenzione di lire 14,000 al chilometro, quando si tratta dei chilometri meno costosi, voi evidentemente violate la corrispettività del contratto.

È la ripetizione di quello che avviene nella Società delle ferrovie meridionali, la quale ha costrutto le linee dell'Adriatico ed una sola delle tre traversate dell'Appennino, ma non ha ancora costrutto le linee ben più difficili e costose di Termoli e di Aquila.

Ora, è egli giusto che si continui a pagare la sovvenzione chilometrica di 20 mila e di 22 mila lire a chilometro alla Società delle ferrovie meridionali quando non ha costrutta che la parte la meno costosa della rete? Mai no! Questa questione fu esaminata nel seno della Commissione, e fummo unanimi nel dire apertamente violata la corrispettività del contratto.

Or bene, se questi 640 chilometri, oggetto della Convenzione, fossero i meno costosi della rete, non dovreste voi rifare il conto, e vedere qual'è la garanzia chilometrica

che corrisponde al costo chilometrico della linea di cui state contrattando? Basta un colpo d'occhio, o signori, per iscorgere che le linee comprese nella Convenzione sono le più costose in confronto delle altre linee che restano a carico dello Stato.

In Sicilia avete il tronco da Lercara a Leonforte, che è la traversata delle parti più difficili e montagnose dell'isola, ed insieme alle diramazioni di Licata e Girgenti che pure sono difficili, avete 214 chilometri. E sapete quanti chilometri di gallerie debbono essere aperti su questi 214 chilometri? Nientemeno che per 13 chilometri e mezzo. Valutate le gallerie al costo comune di 1,200,000 lire al chilometro circa, e la differenza di costo chilometrico sopra questi 214 chilometri, sarà di circa 60,000 lire al chilometro, che fa appunto una dozzina di milioni.

Volete conoscere questo stesso dato per la linea in complesso? Da un lato avete 640 chilometri contemplati in questo contratto, che diventa un contratto a corpo, un contratto che sarà la seconda edizione di quello della linea ligure, cogli stessi vizi e molto probabilmente con quelle stesse conseguenze; coi subappalti, poi i subappalti dei subappalti, le stesse rovine, le stesse questioni, gli stessi danni per lo Stato. Su questi 640 chilometri avete cinque chilometri, poco più poco meno di gallerie, delle quali due sole di qualche importanza, quelle di Val-Savoia presso Lentini e di Capo d'Armi nella provincia di Reggio; ma sugli altri 635 chilometri, cioè per una lunghezza minore, avete 22 chilometri e mezzo di trafori.

Questi dati bastano per capire, senza andare molto pel sottile, che sono da costruirsi a carico del Governo le linee che costeranno di più. Quindi bisogna diminuire in proporzione la sovvenzione chilometrica.

Ma come stabilire questa diminuzione, su quale rapporto? Per venire ad un risultato, io piglio i dati che il Governo ha comunicato alla Commissione, e che sono, a mio avviso, i più favorevoli alla tesi dal Governo sostenuta.

Ecco un conto che ognuno può rifare da sè.

Dal prospetto che ognuno può vedere e che sta unito al disegno di legge, i 640 chilometri compresi nella Convenzione si valutano 116 milioni e 600,000 lire. Lascio i rotti. A chilometro il costo medio è di 182,000 lire. Invece i 435 chilometri esclusi dal contratto (lascio a parte la linea di Potenza che ha una sovvenzione diversa) si valutano 92 milioni e 900,000 lire. Desumo questa cifra da una perizia dell'ispettore Marsano in data 17 aprile 1866, comunicata alla Commissione. Il costo medio è di 213,000 lire a chilometro. In totale 1075 chilometri costano 209 milioni e 500,000 lire, ed a chilometro, costo medio, 195,000 lire. Ciò posto abbiamo questo risultato: il costo medio di 1075 chilometri è di 195,000 lire, e la sovvenzione è di 14,000 lire a chilometro: il costo medio di 640 chilometri è invece, come dissi, di 182,000 lire, e la sovvenzione corrispondente sarebbe di lire 13,000 al chilometro.

E quanto ai 435 chilometri che costano 213,000 lire debbono avere la sovvenzione media di 15,550 lire al chilometro. Da ciò deriva che, mentre il Ministero ha calcolato sopra una sovvenzione annuale complessiva pei 640 chilometri di 8,960,000 lire, devesi invece calcolare sopra una sovvenzione di 8,320,000 lire, e deducendo da questa somma 7,623,787 lire, il margine non è più di 1,336,000 lire, ma di 696,000 lire; dunque una prima diminuzione di 640,000 lire sulla cifra sulla quale si calcolano i corrispettivi del contratto.

Ma non basta.

Il Ministero, secondo me, ha dimenticato un altro elemento nel calcolo, e deriva dall'inversione degli obblighi contrattuali, ossia dalla conversione della sovvenzione chilometrica in una rendita fissa a carico dello Stato che resta incaricato del servizio e dell'ammortamento delle obbligazioni, come dell'interesse del capitale erogato e da erogarsi nella costruzione. A termini dell'atto di concessione, quando

si paga la sovvenzione chilometrica? Si paga a linea compiuta e ad esercizio aperto, cioè la sovvenzione chilometrica decorre, aperto che sia in modo permanente l'esercizio, e si paga a semestri maturati sopra un conto provvisorio che si aggiusta poi in fine d'anno. E, per contro, gl'interessi delle obbligazioni, che vengono a costituire un maggior debito dello Stato, come si pagano? A giorno fisso, senza riguardo all'apertura delle linee.

E sul capitale di 18 milioni, già pagato, non hanno già cominciato a decorrere gl'interessi? E sopra gli altri 8 milioni, di cui 4 si pagheranno appena sia sanzionata la Convenzione, ed altri 4 a misura dell'avanzamento dei lavori e delle provviste, e tutto al più fra un paio di mesi, se stanno le prescrizioni del contratto, le quali vogliono che alla fine del 1869 tutta questa rete debba essere a un dipresso compiuta, sopra questi 8 milioni non dobbiamo calcolare gl'interessi senza riguardo all'estensione delle linee aperte al pubblico servizio?

Ecco un conto approssimativo che il ministro, se vuole, può rifare.

Vi sono 143,050 obbligazioni, già collocate, i cui interessi decorreranno a carico dello Stato dal 1° ottobre 1867 in poi. Poi altre 144,889 obbligazioni i cui interessi decorreranno dal 1° ottobre 1868 in poi. Ed infine 196,111 obbligazioni i cui interessi decorreranno di mese in mese a misura dell'avanzamento dei lavori. Ora, a tutti questi interessi contrapponete le sovvenzioni da pagarsi a linee compiute od aperte al pubblico servizio.

Supponete pure che si avveri in questa circostanza quello che non si è mai avverato in fatto di strade ferrate, quanto al termine preciso, fissato, perchè una linea debba essere aperta all'esercizio; supponete che, nei termini previsti dalla Convenzione che discutiamo, la Società Charles, per un portento imprevedibile, apra all'esercizio tutte le linee, ed avrete ancora, fra i pesi che avrebbe lo Stato pagando, a linea

aperta, le sovvenzioni chilometriche e gli obblighi che assume in forza della vostra Convenzione, un maggiore aggravio che non è molto lontano dagli otto milioni.

Se poi avviene quello che ognuno può prevedere, senza pericolo di errare, cioè che la Società non riesca ad aprire tutte le linee all'esercizio nel giorno fissato (e può avvenire, senza sua colpa, ottenendo nei modi previsti dalla Convenzione una proroga all'apertura dell'esercizio), se ritarda di un solo trimestre, in questo caso là perdita che fa lo Stato col sistema della Convenzione in confronto del sistema delle sovvenzioni, può valutarsi in 10 milioni. Calcolate quello che volete l'interesse di questi 10 milioni, e voi vedrete che tutto il margine, tutto il vantaggio da voi contrapposto ai 26 milioni anticipati dallo Stato, svanisce completamente.

Io desidero che il signor ministro rifaccia questo conto, e spero che all'ingrosso il risultato non sarà diverso.

Ma qui non è ancora tutto, signori.

I dati che servirono ai miei computi, io li ho presi dalle comunicazioni che il Ministero ha fatto alla Commissione.

Ora vi dirò un caso solo, per rassicurarvi, e persuadervi che se c'è qualche cosa da variare nei miei calcoli, bisogna variarlo a favore della mia tesi e non a favore di quella sostenuta dal Ministero.

Il tronco da Termini a Castronovo misura 50 chilometri. Di questi, 39 chilometri sono compresi nella Convenzione, 11 non sono compresi, e sarebbero fra quelli la cui costruzione cade a carico dello Stato. Questi 11 chilometri comprendono, se non vado errato, la galleria di Lercara lunga 1210 metri; il prezzo medio calcolato dall'ispettore Marsano per questi 50 chilometri, è di 190,000 lire per chilometro. Bisognava credere che, dividendosi in due parti questo tronco, il costo chilometrico medio doveva aumentare sensibilmente pel tronco degli 11 chilometri che comprendono la galleria di Lercara.

Per lo meno il costo di questi 11 chilometri doveva aumentare di cento mila lire al chilometro pel maggior costo della galleria; ma invece fu mantenuto il costo medio di tutto il tronco, e gli 11 chilometri furono valutati a 2,090,000 lire.

Ma poi, se andiamo a vedere qual'è il costo conteggiato pei 39 chilometri del tronco da Termini a Lercara e che formano parte della rete compresa nella Convenzione, vediamo che invece questo tronco di 39 chilometri viene ad essere valutato 290 mila lire al chilometro.

Allora io conchiusi: se mi sono fondato su questi dati, non c'è pericolo che mi sia sbagliato a vantaggio della mia tesi.

E questo è un caso, o signori, e potrei citarne altri, ma voglio essere breve.

Evvi un'altra considerazione a fare.

Se voi volete stabilire il vostro conteggio tenendo ferma la vostra base della sovvenzione media chilometrica, bisogna che manteniate fermi anche gli oneri del primitivo contratto. Se diminuite gli oneri primitivi del contratto, diminuite il costo della linea, e la sovvenzione chilometrica non ha più ragione di essere, se non è anch'essa diminuita.

Ora, che cosa fate voi nella Convenzione o, dirò meglio, nel capitolato che vi è annesso? Voi cominciate ad esonerare l'impresa Charles dall'obbligo di costrurre le officine per le grandi riparazioni. Vi ricorderete, signori, quale importanza si diede a questa spesa ed a questi stabilimenti quando venne in discussione, nel 1863, la legge relativa a queste ferrovie. Ora la costruzione di questi stabilimenti venne eliminata dalla Convenzione, cioè posta a carico dello Stato, ed io non posso valutarla a meno di tre o quattro milioni.

V'ha di più. Il concessionario era obbligato dalla primitiva concessione a costruire tutti i ponti che avessero una luce maggiore di dieci metri di tale ampiezza da servire al careggio ordinario.

La cosa è di grande interesse per quelle provincie che difettano di strade rotabili, ed è pure di molta importanza per una parte considerevole di quella rete di ferrovie prive affatto di strade rotabili laterali che raccolgano il transito e lo portino allo sbocco delle stazioni. Esonerato il costruttore da tale obbligo che gl'imponeva la concessione, la vostra base, cioè la sovvenzione, deve ancora essere diminuita. Nel capitolato vi sono altre stipulazioni simili che tralascio; solo mi permetterò di notarne una, che chiamerò per lo meno enigmatica.

Sta scritta nel capitolato una clausola particolare che riguarda il materiale mobile ed il materiale d'armamento, il quale, si dice, dovrà essere della bontà e della qualità di quello che già trovasi impiegato ed in uso nei tratti in esercizio. È una clausola insolita, e quasi una collaudazione preventiva.

Ora, o signori, io non ne faccio mistero, ho sentito da molte parti che questo materiale in genere è niente affatto di buona qualità, che vi sono delle locomotive, per esempio, che hanno i tubi bollitori in rame di uno spessore minore di quello che comunemente si usa, che il materiale dei ponti è scadente, insomma che v'è molta roba da scarto. Questo io dico francamente, perchè è meglio che simili cose le si dicano in Parlamento, onde il ministro lo sappia ufficialmente, e verifichi la cosa; se non è vera la smentisca, se è vera vi provveda senza ritardo.

Ma questa clausola, signori, perchè inserirla? Essa o è inutile, o è insidiosa. E voi sapete che cosa avviene nelle Società industriali: la prima delle officine che costruiscono è la officina legale per studiare ogni lacuna, ogni minimo difetto del contratto, e battere in breccia il Governo, e far valere in ogni modo quel che torna a loro vantaggio.

E sapete che il Governo non sempre, tante sono le preoccupazioni della politica e dell'amministrazione, non sempre si trova ben difeso. Certamente se nella compilazione dei

contratti più importanti, e nei casi gravi che presentansi nella loro esecuzione ricorresse più frequentemente ai consultori legali del Governo, farebbe bene. E se, per esempio, sulla questione di decadenza, prima di venire ad affermare con tanta sicurezza dinanzi alla Camera, e a sostenere, come si è fatto l'anno scorso, che pronunciata la decadenza ci sarebbe il finimondo, e bisognerebbe interrompere per tempo indefinito i lavori, od assumere la responsabilità della violenza, e prima di affermare in un atto contrattuale inevitabile la interruzione dei lavori, sarebbe bene che un quesito così difficile fosse prima sottoposto al Consiglio di Stato. Io non so se il Ministero l'abbia fatto, ma mi pare di no, poichè se l'avesse fatto avrebbe unito al disegno di legge il parere di un Consesso, che trattandosi di un caso simile, è sicuramente il più autorevole che ci sia nello Stato.

C'è un'altra cosa. Nel contratto è detto che gli interessi delle obbligazioni si pagano nella capitale dello Stato od a Parigi.

Nel seno della Commissione io ho domandato al signor ministro qual'era il senso di questa stipulazione; gli chiesi: gli interessi si pagheranno in oro? E il ministro mi rispose di sì; ed anche adesso me lo conferma.

Ma allora io sono costretto a rivolgere al ministro una osservazione che mi pare molto grave.

Forse cambierò parere quando avrò sentita la Commissione sul corso forzoso, ma finora io, che non vedo un indizio che annunzia vicina la cessazione del corso forzoso, debbo notare che trattasi dell'otto, del nove ed anche del dieci per cento, poichè quando maturano gl'interessi vengono altre grosse scadenze che dobbiamo aggiungere alla annualità passiva messa dalla Convenzione a carico dello Stato. Anche solo all'8 per cento sono 609 mila lire all'anno che noi perderemo.

Il ministro ha detto che paghiamo in oro; tuttavia a me pareva e pare ancora che si sia un po' affrettato a dirlo;

però, siccome l'ha detto, ed oggi stesso l'ha confermato, una spiegazione è necessaria tanto più dopo quello che sto per esporre alla Camera.

Volle il caso che precisamente questa mattina mi cadesse in mano un giornale che si occupa di cose finanziarie, e che è intitolato il *Giornale dei Banchieri*. In questo giornale c'è un articolo intitolato: *La ritenuta sui coupons delle strade ferrate*. La Camera, che è stata finora così indulgente con me, conceda che io glielo legga, quantunque sia di una ventina di righe; esso è la contraddizione di quanto dice il signor ministro. Ecco l'articolo:

« *La ritenuta sui coupons delle strade ferrate.* — Il tribunale di commercio della Senna ha emanato negli ultimi giorni una decisione importante. La Società delle ferrovie romane ritiene sui *coupons* delle sue obbligazioni ch'essa paga a Parigi 15 centesimi pel diritto di trasmissione stabilito dalla legge francese del 23 giugno 1857 (i nostri valori pagano una tassa alla Francia), 60 centesimi per l'imposta sulla ricchezza mobile stabilita dalla legge italiana del 14 luglio 1864, e finalmente 75 centesimi per perdita di cambio cagionata dal corso forzoso introdotto in Italia nel 1866. Un possessore di obbligazioni pretendeva di riscuotere l'intiera somma di 7 lire e 50 centesimi per *coupon* senza ritenute; ma il tribunale, considerando che il portatore di un'obbligazione ha per garanzia del suo credito l'attivo della Società che emette questi titoli; che quando questo attivo ha per oggetto di esercitare l'industria su di una cosa d'interesse pubblico, egli sa al momento in cui si sottoscrive che esso deve essere ed è necessariamente soggetto alle leggi che possono regolare questo interesse pubblico; che le ritenute stabilite dalle citate leggi francesi ed italiane costituiscono un *fatto del principe* cui la Compagnia deve sottoporsi e cui deve sottoporsi pure il possessore della cartella; ha giudicato esser pienamente legittime in fatto e in diritto le ritenute cui sono soggetti i *coupons* delle obbligazioni romane. »

Dopo questo io non so veramente cosa dire della dichiarazione del signor ministro fatta in seno alla Commissione, quando ci disse apertamente: Sì, signori, saranno pagati in oro. (*Sensazione*) Come lo sono del resto tutti i titoli della rendita pubblica non escluse, io credo, le obbligazioni il cui servizio è fatto direttamente dallo Stato. Ma se il fatto da me citato è vero (lo espongo come l'ho trovato) mi pare che meriti di essere dilucidato, perchè sarebbe veramente strano che le obbligazioni di una Società industriale avessero un trattamento diverso.

Finalmente, intorno alla Convenzione, dopo le modificazioni che le ha fatto subire la maggioranza della Commissione, io non ho più che due semplicissime avvertenze da fare: e lo noto perchè entrano nell'ordine delle mie idee, in quanto che possono aggravare gli oneri dello Stato, e mascherare un maggior corrispettivo a favore della Società costruttrice.

L'articolo 5 della Convenzione dice:

« L'esercizio delle linee viene assunto dalla Società Vitali, Charles, Picard e compagnia sino a tutto il dicembre 1870 mediante quei corrispettivi ed alle condizioni del capitolato speciale che sarà stabilito di accordo. »

Io sperava che questo capitolato sarebbe unito alla Convenzione onde poterlo giudicare; il ministro ne aveva quasi dato affidamento: ma in fatto non è unito.

Questa è una facoltà che esce dalle attribuzioni del potere esecutivo. La legge sulla contabilità dello Stato non autorizza certo il ministro a stipulare per trattative private un contratto di questa importanza. Notate che la manutenzione delle strade e del materiale mobile d'una linea di 640 chilometri, per l'esercizio d'un triennio, può farsi in modo da recare danni gravi per lo Stato, se non si prendono tutte le precauzioni e tutte le cautele necessarie.

La Società può trascurare la manutenzione della linea, e ve la rimette poi in istato deplorabile; può trascurare la manu-

tenzione del materiale, e vi trasmette un materiale mobile in fascio. Bisogna dunque provvedere.

Così è stipulato nella Convenzione che il Governo concederà alla Società Charles la costruzione delle due gallerie di Lercara e di Girgenti; ma in che modo ed a quali condizioni?

Bisogna spiegarsi. Il Ministero, trattandosi d'una somma che supera le lire 30,000, presenterà un progetto di legge alla Camera, e presenterà i contratti onde siano approvati per legge? O intende fare a meno di questa presentazione? La nostra legge sulla contabilità non autorizza il Ministero a fare questi contratti a trattative private.

Io ho finito, o signori, e riassumo le mie osservazioni e le mie proposte.

Io credo non vi sia dubbio che il Governo può continuare i lavori: col fondo di 14 milioni che io intendo di mettere a sua disposizione, esso ha quanto basta per continuare i lavori anche dopo il riaprirsi della Sessione. Al riaprirsi della Sessione presenti un progetto di legge che stabilisca il modo col quale saranno compiute tutte le linee delle ferrovie calabro-sicule e sia progetto definitivo che faccia cessare ogni disputa e provveda a tutti gl'interessi. Ma la Convenzione attuale, mi pare che non ci assicuri, e sia soverchiamente onerosa allo Stato.

Non ci assicura perchè dopo la esperienza fatta abbiamo il diritto di dubitare se il nuovo contratto sarà eseguito con la puntualità che noi dobbiamo pretendere. Poi, il contratto è evidentemente troppo gravoso allo Stato. Noi gettiamo adesso 26 milioni, noi abbiamo già consumati altri nove milioni quando si è costituita la Società delle ferrovie calabro-sicule; le diminuzioni degli oneri primitivamente imposti ai concessionari si devono valutare a parecchi milioni: sono dunque 36 o 40 milioni, o signori, che noi prendiamo dalle casse dello Stato par darli agli azionisti ed ai creditori d'una Società che ha mancato ai suoi doveri.

Io non voglio che lo Stato faccia cosa che non sia nella più stretta legalità, e dirò anche nella più rigida delicatezza; ma io non credo che sia necessario di approvare una Convenzione che impone allo Stato, nell'attuale condizione delle nostre finanze, un onere così esorbitante. (*Bene! Bravo!*)

Tale disegno di legge fu approvato a scrutinio segreto dalla Camera dei Deputati nella seduta del 1° agosto 1868 (Voti favorevoli 134, voti contrari 70, astenutisi 3) e dal Senato del Regno il 21 agosto 1868.

(Legge 31 agosto 1868, n. 4587).

X LEGISLATURA - SESSIONE 1869-70.

Dimissioni dall' ufficio di deputato

Nella seduta del 27 luglio 1870 l'onorevole Agostino Depretis, insieme agli onorevoli Valerio e Consiglio, rassegnava le dimissioni dall'ufficio di deputato.

L'onorevole Nicotera pregò con queste parole la Camera di non prenderne atto:

« Io spero che questa deliberazione della Camera persuaderà i nostri onorevoli colleghi, che hanno domandata la dimissione a ritirarla; tanto più che. a quanto pare, vi sono stati indotti da un equivoco nato ieri. Non penso di commettere indiscrezione: essi hanno creduto che la Camera abbia chiusa la discussione generale (del disegno di legge per Convenzioni e provvedimenti ferroviari) per impedir loro di svolgere le ragioni per le quali combattono questo disegno di legge; e questo è precisamente l'equivoco. »

Gli onorevoli Michelini, Asproni e il relatore onorevole Bonghi a nome della Commissione, e l'onorevole Lanza, presidente del Consiglio, si associarono alla proposta dell'onorevole Nicotera e tale proposta fu dalla Camera approvata.

Nella seduta del 30 luglio l'onorevole Depretis e l'onorevole Valerio, pur ringraziando la Camera della benevolenza dimostrata a loro riguardo, dichiararono di persistere nella determinazione presa, considerandola come l'adempimento di un dovere. La Camera prese atto delle loro dimissioni.

XI LEGISLATURA - SESSIONE 1870-71.

Elezione e giuramento

Rieletto nel Collegio di Stradella, l'onorevole Agostino Depretis prestò giuramento nella seduta del 6 dicembre 1870.

Nella seduta del 10 stesso mese la sua elezione fu dalla Camera convalidata.

Disposizioni provvisorie relative alla Corte di Cassazione per la provincia di Roma

Questo disegno di legge, approvato dal Senato del Regno il 24 marzo 1871, fu presentato nel giorno successivo alla Camera dei Deputati dal ministro di grazia e giustizia, onorevole De Falco. — Esaminato dalla Commissione composta dei deputati Cencelli, Depretis, Frizzi, Guerrieri-Gonzaga, Morini, Pisanelli e Pissavini, fu riferito dall'onorevole Pisanelli alla Camera il 30 marzo stesso.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 31 marzo 1871.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

Discorso pronunciato dall'onorevole Depretis per svolgere la sua proposta di trasferire col 1° luglio 1871 la Corte di Cassazione di Firenze alla Capitale:

HO FATTO nel seno al Comitato la proposta che al 1° luglio la Corte di cassazione di Firenze fosse trasferita a Roma.

Il Comitato accolse questa mia proposta, ma a quest'ora, o signori, io non ho molta speranza che possa venire approvata dalla Camera.

Sono abbastanza avvezzo a indovinare dalle apparenze le intenzioni della Camera, abbastanza pratico delle acque del

Parlamento per credere che la mia navicella possa arrivare in porto. (*Si ride*)

Però mi affretto di raccogliere le vele, limitandomi ad esporre alla Camera i motivi che m' indussero a quella proposta. La Camera pronunzierà il suo voto.

E innanzitutto io dichiaro che, quando nella mia proposta ho fissato un termine che a molti parrà assai breve, io non ho inteso di precipitare una risoluzione.

Il Ministero propose il 1° novembre; nel seno della Commissione prevaleva il parere che il trasporto della Corte suprema di giustizia a Roma potesse essere fatto più tardi. Io credo molto più conveniente l'abbreviare possibilmente il termine dentro il quale questo trasferimento debba farsi, ma questa è una questione speciale dove il criterio amministrativo deve predominare; quindi io non avrei difficoltà di lasciarne giudice il potere esecutivo.

Qual'è il concetto della mia proposta? Questo unico e semplicissimo: a me pare indubbiamente conveniente, utile, necessario che, dove è la sede del Governo, abbia pure sede il supremo tribunale di giustizia

Una voce a destra. E il caso di Milano?

Depretis. Rispondo all'interruzione che nel caso di Milano eravamo in un'epoca transitoria, in condizioni politiche assai diverse, che si trattava di una città vicinissima alla sede del Governo, nella quale mutavasi radicalmente la legislazione, per cui i motivi che mossero il Governo di quell'epoca dovevano essere affatto diversi da quelli che devono muovere noi, che vediamo compiuta l'unità d'Italia e dobbiamo portare il Governo politico e civile a Roma, già sede del Governo dei Papi. Il caso è ben diverso, e ad ogni modo i casi non si pareggiano. Del resto il mio giudizio anche su quell'atto, cioè sulla istituzione della Corte di cassazione a Milano e di cui Milano non si accorse, non è punto vincolato, nè pregiudicato.

Una voce a destra. Nessuno l'ha domandato.

Depretis. Mi si è fatta un'interruzione ed ho risposto come mi pare che molti usano.

Questo mio concetto semplicissimo fu accettato dal Ministero, dirò meglio, da tutti i Ministeri, e, dirò di più che dal 1865 in poi non è stato messo in dubbio da nessuno.

In tutte le discussioni che si sono fatte, sia nelle Commissioni governative, sia nelle Commissioni parlamentari, sia nelle Commissioni miste,come la famosa Commissione dei 25, dove eravi l'elemento governativo e il parlamentare, nessuno ha messo in dubbio questo concetto.

Ed allora come debbe farsi la mia proposta? Quali sono le obbiezioni che vi si possono opporre? Quale ne è la portata?

Vediamo, o signori, se questa è una di quelle questioni che si possono risolvere, e cui si possa provvedere con un ordine del giorno più o meno esplicito, o se invece sia mestieri di una disposizione di legge chiara e precisa per essere sicuri che dentro breve tempo questo provvedimento avrà effetto.

Signori, sappiamo tutti che valgano gli ordini del giorno, e nessuno lo sa meglio del presidente di questa Commissione, che sta dinanzi a voi, dell'onorevole Pisanelli; il suo ordine del giorno col quale invitava il Governo a proporre in una prossima Sessione una legge che regolasse la suprema magistratura nel Regno è del 21 febbraio 1865.

Ebbene, le Sessioni prossime sono divenute remote, non sono passate solo alcune Sessioni, ma trascorsero tre Legislature, e noi siamo felicemente entrati nel settimo anno dacchè quell'ordine del giorno è stato votato e non siamo nemmeno al principio. Anzi, che cosa abbiamo dinanzi a noi?

Permettetemi che dica tutto il mio pensiero; posso sbagliarmi, ma l'impressione fatta sopra di me da questa legge che ci fu presentata, è questa. La legge gravissima sulla quale discutiamo, e che dobbiamo votare qui, sul tamburo, entro 24 ore, in mezzo all'impazienza, questa legge è un

ostacolo alle riforme, è un regresso, e gli si può applicare il verso di Dante:

Diretro guarda, e fa ritroso calle.

Davvero ci fa andare indietro, mi pare.

Che cosa si può opporre alla mia proposta dopo il trasferimento della capitale a Roma, quando unanime è l'opinione che dove è la capitale, ivi debba aver sede la suprema Corte di giustizia, e quando è evidente, per mille ragioni chiarissime, che a Roma bisogna trasferirsi il più presto?

Ho sentito qualche obbiezione in seno alla Commissione, ma non ne ho sentita nessuna nella Camera. Io dirò francamente il mio avviso.

Si è ravvisato nella mia proposta, se non il caso preciso di conflitto, almeno l'apparenza di un conflitto coll'altro ramo del Parlamento.

Io so quanto importi che tutti i poteri dello Stato restino sempre nella cerchia delle loro attribuzioni, ed usino l'uno per l'altro i riguardi che lo Statuto e l'indipendenza di ciascuno di essi richiede. Ma in questo caso, nè conflitto, nè apparenza di conflitto io vedo.

Io tenni dietro alla discussione che si è agitata nell'altro ramo del Parlamento. Vidi trattarsi con grande dottrina una questione di sistema, una questione veramente degna dell'attenzione di quell'onorevole Consesso. Invece la questione che ci occupa, se la consideriamo bene, non è altro che una questione di circoscrizione giudiziaria. È certo una questione legislativa, sta bene, ma di natura più modesta, più positiva, più pratica. Questa questione può essere risolta separatamente, da sè, senza pregiudicare alcuna questione di principio.

Ed io credo urgente che sia risolta in modo efficace, in occasione di questa legge, riempiendo una lacuna che lascia aperta indefinitamente questa legge che discutiamo. È un

provvedimento sul quale la Camera ha il diritto e il dovere di pronunziare il suo voto.

Ora, questa idea può avere fornito degli argomenti ai favoreggiatori dell'uno e dell'altro sistema, che fu sì luminosamente discusso in Senato, ma su questo concetto preciso nessuno ha pronunziato.

Forse qualcuno dirà che questa mia proposta, introdotta così crudamente nella legge, può parere un'offesa verso la città di Firenze (certo involontaria, chè nessuno accuserà le intenzioni del proponente, pel quale queste idee sono impossibili), dirà che la proposta può vestire le apparenze di una mancanza di riguardo a questa illustre e gentile città, che in questi anni ci ha ospitati, e per la quale sentiamo viva riconoscenza.

Signori, io debbo dirvi tutto quello che penso; a me parrebbe di far torto e di offendere davvero questa nobile città, la quale ha mostrato apertamente l'anima sua, con lo scoppio di gioia, di entusiasmo, all'annunzio del possesso di Roma, annunzio che le recava ben altri danni di quelli che le può arrecare l'articolo da me proposto se pensassi che essa può esserne offesa: sono danni di così lieve momento, come dirò in seguito, che non meritano di essere ricordati.

Dunque su questo, o signori, io mi rimango pienamente tranquillo.

Veniamo alla questione vera.

È urgente sì, o no, che dove ha sede il Governo abbia sede contemporaneamente una suprema Corte di giustizia? È necessario che, votato il trasferimento della capitale, stabilita l'epoca in cui Governo e Parlamento dovranno trasferirsi a Roma, sia egualmente fissato il giorno in cui la suprema Corte di giustizia avrà sede nella sede del Governo?

Per me non credo dubbio che si deve rispondere affermativamente. Il trasferimento della Cassazione a Roma non è che una parte del trasferimento della capitale. E pensate

che conviene affrettarsi: le stelle anche le più propizie, hanno il loro tramonto. Affrettiamoci. Noi otterremo molti vantaggi. Faremo cessare ogni incertezza, faremo un ottimo provvedimento amministrativo, saremo più liberi per discutere ampiamente e con calma l'ordinamento definitivo della suprema magistratura.

Credetelo, o signori, un ordine del giorno della Camera, colla dolorosa esperienza passata, non rassicura nessuno. Il provvisorio può durare ancora troppo lungamente.

Ma poi, lasciate che ve lo dica, cosa fate voi con questa legge?

La Corte di cassazione di Firenze ha, adesso, una vita effimera, voi le create un nuovo modo di essere, anormale, precario, senza stabilità, senza l'autorità necessaria onde funzioni utilmente per la cosa pubblica.

E dicendo che ha una vita effimera, non faccio che ripetere quel che disse un personaggio, non sospetto, competentissimo, un magistrato che appartiene a questa stessa città, che copre nella Corte suprema un posto eminente, ed è membro dell'altro ramo del Parlamento.

Che la Cassazione poi di Firenze non abbia importanza lo si dimostra colle statistiche giudiziarie, che tutti possono vedere. La Cassazione di Firenze ha un piccolissimo numero d'affari: la sedicesima parte, ed anche meno della Corte di cassazione di Napoli. L'anno scorso i ricorsi presentati in materia civile furono 81; alla Cassazione di Napoli furono 927. E ancora, se consideriamo che a Firenze sono portati i ricorsi in materia civile per le cause col Governo, e quindi se teniamo conto di quelli i quali si sono dovuti portare alla suprema Corte di Firenze perchè qui ha sede il Governo e per ciò alcune cause debbono necessariamente essere trattate qui; se noi niente niente liquidiamo, depuriamo queste cifre, noi troviamo dinanzi alla Corte di cassazione di Firenze una quantità di affari così esigua, che veramente si può dichiarare con tutta sicurezza

che questo supremo tribunale, anche dal lato economico, ha nessuna importanza.

Ed ora che cosa fate voi?

Voi date a questo corpo effimero una esistenza provvisoria e al tempo stesso anormale; voi allargate la sua giurisdizione, che adesso si limita ad una popolazione di un milione e ottocento mila abitanti, fino ad estenderla sopra una popolazione che passa i cinque milioni, cioè ne fate un centro giudiziario di primaria importanza, nella convinzione, nella certezza, almeno pel Ministero e per tutti coloro che votarono il trasferimento della capitale, che tutto questo deve avere una durata brevissima e in brevissimo tempo cessare. Ora io vi domando se questi sono atti di sapienza civile, di prudenza politica, se si fa atto di buona legislazione perdurando in un sistema che vi costa molto, vi dà un ritardo enorme nella spedizione delle cause, e che è e sarà causa permanente di reclami e di malcontento.

Ma sentite come venne qualificato questo sistema di ritardo indefinito nella riforma e nella unificazione della suprema magistratura. Esso non produce che il turbamento della giustizia, la disuguaglianza dei cittadini nelle condizioni giuridiche, parole gravi che non sono mie, ma che appartengono a uomo autorevolissimo.

Ora, pensate bene, o signori, che rifiutando la mia proposta, e accettando la legge che ci viene proposta voi riconsacrate, e forse ancora per assai tempo, uno stato di cose dannosissimo al paese.

Permettete ch' io lo ripeta, guardate l'arretrato delle cause in tutte le altre Corti supreme: credete voi che quando sarà aumentata la cerchia giurisdizionale della Cassazione di Firenze, gli stessi inconvenienti non si verificheranno?

Dunque provvediamo e seriamente, efficacemente, e quindi con una disposizione di legge. Il mio provvedimento, o signori, è semplice, positivo, non è che un avviamento, ma

è forse il solo che la strettezza del tempo ci permetta. Esso nulla pregiudica, e vi apre una via agevole e sicura.

Ho manifestato il mio concetto come sinceramente lo sento. L'esito della mia proposta io lo posso prevedere, ma pensi la Camera, che se non provvede seriamente ad uscire da questo pericoloso provvisorio essa non farà che spargere sempre in maggior copia nel paese dei semi di malcontento che poi ci potranno essere funesti.

L'onorevole Depretis modificò la sua proposta fissando la data al 1° novembre invece del 1° luglio per il trasferimento della Corte di Cassazione da Firenze a Roma, ma poi la ritirò.

XI LEGISLATURA - SESSIONE 1871-73.

Bilancio di definitiva previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1872

Presentato con gli altri bilanci dall'onorevole ministro delle finanze, Sella, fu esaminato dalla Commissione generale del bilancio e riferito dall'onorevole Depretis l'8 giugno 1872. — La discussione alla Camera dei Deputati ebbe luogo nelle sedute dal 16 al 21 giugno 1872. — Era ministro dei lavori pubblici l'onorevole Devincenzi (Gabinetto Lanza).

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 18 giugno 1872.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

Discorso pronunciato dall'onorevole Depretis, quale relatore, in risposta ai vari oratori che nella discussione generale avevano fatto istanze per opere pubbliche:

Io sarò molto breve per due ragioni semplicissime. Io credo, parlando brevemente, di fare cosa più gradita alla Camera. Poi eviterò inutili ripetizioni perchè, quantunque siasi fatta una discussione generale la quale in molti casi si è fermata sopra speciali capitoli, temo che la discussione non abbia a rinascere quando si presenteranno in discussione i capitoli stessi. Eviterò inutili ripetizioni.

Io mi sarei anche volontieri taciuto perchè veramente mi è sembrato che alla Commissione si siano fatti pochi rimproveri; siccome però ho dovuto notare che alcune delle accuse lanciate contro il Ministero, per rimbalzo, hanno pure colpito la Commissione, così sono costretto di dire qualche parola a sua difesa. Potrò anche dare qualche spiegazione sopra alcuni punti su cui la Commissione venne interrogata da taluno dei nostri onorevoli colleghi.

Alla Commissione è stato fatto rimprovero de' suoi encomii verso l'amministrazione dei lavori pubblici. Veramente sembra a me che la Commissione non abbia mancato anche ad un'altra parte del suo còmpito, cioè non abbia tralasciato di fare anche non poche censure all'amministrazione. Ed è per ciò che la Commissione credette fosse un atto di giustizia l'incoraggiare l'amministrazione là dove le parve che si fosse messa sulla buona via e avesse dato prova d'intelligenza e di solerzia; io poi, meno che altri, dovrei essere accusato di tendenze a dispensare elogi a chicchessia. Una volta fui qualificato come un uomo che avesse passata la sua vita criticando. E credo con qualche ragione, perchè io fui sempre nell'opposizione, sempre un amico di uno stato di cose migliore; è un po' naturale in me la censura al presente. Ed oltre a questa, ho sentito farmi un'altra accusa assai più fondata delle prime, ed è che molte volte ho trascurato di difendere me stesso. Ebbene, confesso che anche quest'accusa aveva fondamento. Ma sapete il perchè ho trascurato molte volte la difesa di me stesso? Perchè ebbi sempre dinnanzi a me interessi assai più gravi da difendere, quelli del paese.

Ma passiamo senz'altro ad esaminare colla promessa brevità, i diversi punti sui quali la Commissione deve dare qualche spiegazione alla Camera. Le osservazioni state fatte dai diversi oratori i quali parlarono nella discussione generale, si arrestarono sopra due questioni principali, cioè sull'andamento dei lavori delle strade ruotabili e sulle ferrovie.

Sul primo punto le osservazioni si fermarono più specialmente sulle reti delle strade ordinarie che si compiono a cura dello Stato nella provincie napoletane, e sul modo con cui si eseguisce la legge del 1868 sulle strade comunali obbligatorie.

Quanto ai lavori delle strade ruotabili nelle provincie napoletane, io non potrei che ripetere, in occasione di questo bilancio, quello che aveva già detto negli anni precedenti, che cioè l'esecuzione di questa legge procede in modo lodevole.

Quel che disse l'onorevole La Porta mi dispensa dall'estendermi sopra quest'argomento. Quando verrà in discussione il capitolo relativo, se ad alcuno parrà che la somma che si lascia stanziata in bilancio sia piccola od insufficiente, io vedrò di provargli che la somma iscritta basta al bisogno, che nulla va perduto, che nel bilancio dell'anno venturo sarà portata la somma che si risparmia quest'anno, e che, se c'è qualche cosa non solo possibile, ma molto probabile, è questa: che quantunque la legge del 1869 abbia stabilito che le strade rotabili delle provincie napoletane si compiano in sette anni, colla spesa di tre milioni all'anno, tuttavia tutta la rete stradale delle provincie napoletane contemplata dalla legge si compirà parecchi anni prima di quello che si era preveduto.

Di questo è molto facile la prova, e questa è la dimostrazione più chiara, più convincente, che l'esecuzione di questa legge procede regolarmente.

A questo proposito mi giova dire una parola per annunziare un fatto.

Reduce della Sardegna, ancora impressionato dello stato in cui si trovavano le opere pubbliche dell'isola, credetti mio debito di comunicare le mie impressioni a chi reggeva allora il Ministero dei lavori pubblici, e indicare gl'inconvenienti del ritardo ed i rimedi, ai quali mi pareva si dovesse ricorrere per affrettare la costruzione delle opere stradali della Sardegna.

Io aveva domandato ad uno degli ingegneri che dirigevano i lavori stradali in Sardegna, se era possibile spendere di più. Egli mi rispose che era non solo possibile ma facile. Allora indagando le cause del ritardo, dovetti persuadermi che i lavori non procedevano con maggiore alacrità, perchè mancavano i progetti di esecuzione, e non si facevano gli appalti.

Fu allora che l'onorevole Mordini, se non erro, ordinò che si affrettasse la compilazione dei progetti; e quando i progetti furono compilati, i lavori stradali della Sardegna poterono progredire con maggiore celerità.

Così avvenne per le strade rotabili delle provincie meridionali. E a questo proposito debbo ricordare quel che la Commissione del bilancio ha già notato precedentemente, cioè un altro fatto. Il ministro, il quale nel 1869 ebbe l'incarico di eseguire la legge che riguarda queste strade, contemporaneamente alla pubblicazione della legge, pubblicò il regolamento per la sua esecuzione. In fine, o signori, voi non dovete dimenticare che, in fin dei conti, quella legge, non ha che due anni di vita, e quantunque l'annuo stanziamento stabilito dalla legge sia di 3 milioni all'anno e non si sieno spesi tutti, tuttavia non si può dire che ci sia ritardo, perchè abbiamo già per 14 milioni di opere appaltate e di fondi impegnati, e se non abbiamo potuto spendere 6 milioni, abbiamo però in questi due primi anni potuto spenderne quattro. Se si fosse proceduto con questo metodo anche nel passato, la Camera può essere sicura che l'andamento dei lavori stradali sarebbe stato più sollecito, e in ogni caso all'amministrazione attuale di qualsiasi ritardo non può certo farsi colpa.

Vengo alla parte molto più grave delle strade comunali obbligatorie.

E qui bisogna farsi ragione delle disposizioni della legge e delle difficoltà che presenta la sua esecuzione.

La legge, come ben disse l'onorevole Lovito, è una legge politica; io dico che è forse qualche cosa di più di una legge

politica; tuttavia anche per questa legge non bisogna dimenticare che fu pubblicata nell'agosto 1868. Essa ordinò che nei bilanci successivi a quello del 1868 si stanziassero 3 milioni, ma la legge non ha certamente voluto che si spendessero annualmente i 3 milioni fin dal 1869; essa volle che si potessero impegnare, cioè che si potessero promettere i sussidi sino a concorrenza di questa somma.

E di fatti voi vedete la disposizione dell'articolo 12 della legge stessa, il quale assegna il termine di sei mesi perchè si compia la classificazione in tutti i comuni dello Stato. Ora il termine di sei mesi, credetelo pure, è stato mal calcolato, perchè era evidentemente insufficiente.

Poi all'articolo 13, la legge, prevedendo il caso in cui i comuni non potessero o non volessero mettersi sulla via che loro era aperta, fissò ancora un termine di due anni, passati i quali può veramente dirsi che la legge sia entrata nella fase della sua piena esecuzione. Perciò la piena esecuzione della legge del 1868 possiamo dire che non è cominciata che nell'agosto del 1870.

Abbiamo dunque un po' meno di due anni dacchè questa legge può dirsi nella sua piena esecuzione.

Io non tacerò che nell'esecuzione della legge sulle strade comunali obbligatorie, da parte dell'amministrazione, non si è usata la stessa diligenza colla quale l'onorevole Mordini attese all'esecuzione della legge per le strade delle provincie napoletane; poichè il regolamento per l'esecuzione della legge del 1868 fu pubblicato solo nel 1870: e forse questo regolamento lascia qualche cosa a desiderare. Tuttavia io non debbo dissimulare che, dacchè l'onorevole ministro Devincenzi ha preso in mano l'amministrazione dei lavori pubblici, fece non poco per agevolare l'esecuzione di questa legge.

Le cifre sono sempre un argomento potente, ma io accennerò un altro fatto, ed è che furono, per opera sua, compilate molto opportunamente le istruzioni onde rendere più agevole ai comuni l'esecuzione della legge, la quale prima, per

diverse ragioni che è inutile di qui accennare, era, o male intesa, o male eseguita. Comunque siasi, sta in fatto che alla fine dell'anno passato, cioè al 31 dicembre, erano stati accordati tanti sussidi per due milioni, ed erano impegnati i comuni in tante spese stradali per nove milioni di lire.

Questo, o signori, è un buon principio per l'esecuzione della legge. Certo che è una legge difficile, che per avere tutta intera la sua applicazione, esige molte cure e molto tempo. In fatto di strade l'Italia trovasi ancora in condizioni infelicissime.

Senza paragonare alcune delle nostre provincie o del mezzogiorno o delle isole, che hanno poche strade, alle provincie che ne hanno più, come quelle di Lombardia, dove la rete stradale, opera di secoli, si può dire perfettissima e stare a confronto dei paesi i più colti ed avanzati d'Europa, se ci limitiamo a confrontare la rete stradale complessiva a quella di Francia che non tiene, in questa parte, il primo posto; se noi facciamo, dico, questo confronto del complesso delle provincie dell'Italia troviamo che l'Italia deve costruire ancora 257,000 chilometri di strade, il che vuol dire, o signori, per tradurre la lunghezza delle strade in danaro, ossia nel loro costo presumibile, che abbiamo bisogno di spendere non meno di due miliardi. Adesso non ve ne sono che 124,000 chilometri, cioè un po' meno del terzo. (*Movimento*)

Per persuaderci che quest'opera colossale non può che procedere gradatamente, basta pensare alla potenza economica che deve avere il paese, per essere in grado di ripartire, anche in molti e molti anni, una somma così enorme.

Notate però, a conforto, se non nostro, almeno a conforto di quelli che verranno dopo di noi, che, ogni giorno estendendosi la rete stradale con nuove costruzioni, ogni giorno si diminuiscono gli ostacoli, si cresce la forza produttiva del paese, e mano mano che queste forze si sviluppano, gli ostacoli cessano, giacchè nel mondo economico, come

avviene nel mondo fisico per la caduta dei gravi, la velocità va crescendo, avvicinandosi la meta. Quanto più di queste strade saremo in grado di costruire ogni anno, ogni lustro, tanto più potremo spendere e costruirne negli anni e lustri successivi; e mentre s'innalza il livello della potenza economica, questa ci può dare mezzi sempre maggiori per creare nuovi fattori di ricchezza e di civiltà.

Io mi arresto intorno a questi due punti, perchè mi pare di avere indicato chiaramente il concetto che ha mosso la Commissione nel profondere, secondo alcuni, gli elogi, e nel dire, secondo me, una parola d'incoraggiamento all'amministrazione onde proceda sulla buona via sulla quale si è messa.

Veniamo alle ferrovie. Qui trattasi di questioni affatto speciali: io le toccherò ad una ad una e non entrerò nella questione generale per la quale mi occorrerebbe troppo tempo.

E a questo proposito mi sia permesso di ricordare di passaggio che noi stiamo adesso trattando e discutendo il bilancio rettificativo, il bilancio di definitiva previsione, e mi permettano i miei onorevoli colleghi di ricordare che questa, dovrebbe essere piuttosto una discussione di cifre, una discussione di più esatti conteggi onde stabilire il fabbisogno di cassa, una discussione di controllo intorno al modo col quale si è eseguito il bilancio, e non già una discussione nella quale tutta quant'è l'amministrazione dello Stato e nei principii e nella loro applicazione e nelle riforme desiderabili possa essere esaminata.

Asproni. Non fu fatto.

Depretis, *relatore.* Non fu fatto, lo so, ed è per questo che chino il capo: ma io dico e sostengo che, se vogliamo rendere possibile l'applicazione della legge di contabilità, gli è nel bilancio di prima previsione che bisogna trattare largamente tutte le questioni di principio, tutte le questioni che si riferiscono agli organici, tutte quelle che possono

condurci ad un provvedimento legislativo. Invece nel bilancio di definitiva previsione bisogna che la discussione sia limitata alla verificazione delle cifre e alla revisione degli atti del ministro circa la esecuzione del bilancio.

Una delle questioni toccate riguarda la tariffa dei trasporti sulle ferrovie.

L'onorevole Viarana chiamò l'attenzione del ministro sull'ineguaglianza delle tariffe che c'è nelle diverse provincie d'Italia.

Io non posso a meno che appoggiare le osservazioni dell'onorevole Viarana, e chiamare tutta l'attenzione della Camera e del ministro su questo argomento vitale delle tariffe.

Noi abbiamo avuto molte preziose occasioni in cui potevamo entrare in questa discussione, e risolvere la questione delle tariffe; ed è veramente strano che, ora che l'Italia è interamente fatta, basti un fiume perchè una persona od una merce sia colpita da una tassa diversa, come quando l'Italia era divisa in tanti diversi Stati.

Queste cose si sono dette e ridette molte volte; le occasioni si sono più volte presentate, ma con tutto ciò non si venne mai ad una completa riforma. Non abbiamo mancato, anche per le tariffe, di nominare una Commissione composta d'uomini competentissimi, che fece anch'essa un lungo lavoro, ma di cui non abbiamo potuto raccogliere nessun frutto.

Ora è necessario che su questa questione l'onorevole ministro rifaccia i suoi studi, e veda di risolverla, tanto più che alla questione delle tariffe se ne attaccano molte altre concernenti la loro applicazione, nelle quali è interessato grandemente l'erario nazionale.

Abbiamo noi esaminato il fondamento giuridico di certe esenzioni? Abbiamo noi esaminato e discusso la convenienza per l'industria e la produzione nazionale di certe riforme con le quali si sono stabilite le tariffe in ragione inversa delle distanze percorse? Abbiamo noi valutato la gradualità di queste riforme? Nulla di tutto questo. Pel Parlamento

sono ancora questioni vergini: eppure sono questioni gravissime e che meritano tutta la sua attenzione e la sua sollecitudine.

Io prego l'onorevole ministro a portarvi sopra tutta la sua attenzione, e prego la Camera a preoccuparsene; sicchè, quando venga innanzi a lei il bilancio di prima previsione dell'anno prossimo, la questione si possa discutere per arrivare ad una soluzione.

Dopo questa delle tariffe viene una nuova edizione riveduta e corretta, ed un po' aumentata, delle censure fatte alla Commissione, perchè non ha accettata integralmente la somma proposta dal Ministero pei lavori delle ferrovie calabro-sicule. Questa questione l'abbiamo fatta l'anno scorso e la vediamo rinnovarsi quest'anno.

L'onorevole Larussa mi dava in proposito un avvertimento.

Mi diceva che avrei fatto bene a declinare l'incarico di riferire sul bilancio dei lavori pubblici, posto che aveva veduto che le mie proposte sulle ferrovie calabro-sicule non erano state bene accolte da alcuni deputati. Ma nelle mie proposte, che furono accettate dalla Camera, ho io avuto torto? No, ho avuto ragione, anzi amplissima ragione. Dovrei dunque declinare l'incarico al quale mi elesse la benevolenza dei miei colleghi perchè sono solito aver ragione? Vuole invece l'onorevole Larussa che si ambisca l'incarico di trattare un argomento da chi per solito ha torto? Del resto, se questo avvertimento l'onorevole Larussa me lo avesse dato prima che io facessi la relazione, forse lo avrei ascoltato, perchè davvero non è un lavoro dilettoso una relazione sul bilancio dei lavori pubblici, ma adesso *c'est la moutarde après dîner*, e mi spiace di non poter accettare il suo caritatevole avvertimento.

Così l'onorevole Vollaro credette che i lavori procedessero molto lentamente....

Vollaro. Domando la parola per un fatto personale.

Pertanto il sistema, o signori, che chiamerò antico, non ci ha dato le strade in breve tempo. Vediamo ora l'applicazione del sistema nuovo.

Bisogna esser giusti: quando fu votata la legge per la costruzione dei 630 chilometri delle strade ferrate calabro-sicule per cui si stanziano le somme di cui si discute? Alla fine d'agosto del 1870. Nel 1870 sapete bene che non si poteva far null'altro che qualche spesa per la compilazione dei progetti; dunque abbiamo avuto un anno e alcuni mesi dinanzi a noi ed abbiamo speso dieci milioni, come ci disse l'onorevole ministro. Ma non è solo quello che si è pagato che bisogna esaminare; bisogna vedere se il Ministero si è adoperato con attività perchè la legge fosse eseguita.

Qual'è la somma autorizzata dalla legge del 1870? È di 90 milioni, 10 milioni nel primo anno e 20 milioni in ciascheduno dei quattro anni successivi. E notate che la legge anche in questo caso non ha voluto dire che si spendessero 20 milioni all'anno in ciascun anno, perchè evidentemente si spende più, mano mano che la quantità delle opere appaltate è maggiore. La legge ha stanziato la somma di 90 milioni ed ha stabilito che, ove questa somma non fosse stata sufficiente, si sarebbe nell'ultimo triennio aggiunto quanto si sarebbe riconosciuto necessario, e già sapete che 90 milioni non bastano.

Vediamo a che punto è giunto l'onorevole ministro.

Dei 90 milioni che la legge del 1870 ha autorizzato, egli ha impegnato a quest'ora 80 milioni, quindi non ha più che un margine di 10 milioni.

Sapete la sola cosa che si deve dire all'onorevole ministro? Quel che nessuno ha detto ancora e che dirò io. Bisogna che egli pensi ad ottenere altri fondi perchè 10 milioni sono poca cosa, e, quando volesse impegnare in appalti più di questa somma, la Corte dei conti non registrerebbe il contratto.

In ultima analisi adunque, se è vero che nei primi due anni (si potrebbe dire in un anno, perchè il 1870 non si

può contare) non abbiamo speso che cinque milioni, non credo che sia poca cosa lo spendere 28 milioni quest'anno e che non sarà poca cosa lo spenderne 37 nell'anno venturo: bensì pel 1874 i 20 milioni evidentemente non basteranno, bisognerà oltrepassare i 37, poichè tutta la linea sarà appaltata ed avremo le maggiori somme da soddisfare.

Parmi adunque che l'amministrazione abbia fatto il suo dovere in guisa da meritare gli encomii che la Commissione le ha fatto.

Prego però l'onorevole ministro d'avvertire che, se vuole eseguita la legge, bisogna che provveda in tempo ad ottenere la somma necessaria per compiere l'opera, tanto più che i progetti relativi all'importantissima linea del Basento sono, credo, ultimati, ed i lavori possono quindi essere appaltati. Importa che i lavori della linea del Basento siano spinti con tutta l'attività possibile: da questa linea avrà vita tutta quella parte della rete che dalle foci del Basento si stende fino al Faro.

Quando verrà in discussione il capitolo relativo, darò, se si crederà opportuno, altre spiegazioni per convincere gli onorevoli miei amici che nulla han da temere pel modo con cui l'amministrazione procede all'esecuzione della legge. Debbo tuttavia aggiungere una osservazione.

L'onorevole ministro ha detto ieri una cosa di cui mi sono compiaciuto grandemente; egli disse che in fatto di strade ferrate il Ministero non ha altra intenzione che di eseguire la legge.

Si attenga sempre ed in ogni caso alla legge l'onorevole ministro, senza piegarsi per nessuna vicenda, per nessuna influenza; io credo che su questa via egli potrà meglio tutelare gli interessi del paese. (*Bravo! Bene!*)

Vengo al reclamo o, dirò meglio, all'intimazione fatta dall'onorevole Pisanelli, il quale con altri onorevoli deputati si è lamentato perchè alcune linee contemplate dalla legge del 1870 trovansi ancora allo stato di desiderio.

Sono le linee da Giulianova a Teramo, da Lucera a Manfredonia, da Zollino a Gallipoli, da Candela a Ponte Santa Venere, e finalmente vi è il tronco Brindisi-Taranto.

Veramente, o signori, io non ho assistito alla discussione della legge del 1870; ma, se i miei colleghi che l'hanno votata me lo permettono, io dirò francamente che, quando ho viste le disposizioni di quella legge che si riferivano a questi diversi tronchi, ho detto che quelle disposizioni indicavano una gran buona intenzione, ma a niente di serio per la costruzione di questi tronchi.

Infatti, qual'era per tre di queste linee il fondo destinato a sostenere la spesa? Quale era lo stanziamento su cui si doveva fare assegnamento? Era un credito, e litigioso. È già poco quando si fa assegnamento sopra un credito, perchè, se per avventura il debitore o non vuole o non può pagarvi, il disegno manca di base. Ma qui era anche un credito litigioso; cosicchè, per dirvi tutta la impressione che mi ha fatta quella legge, è stata questa: trattavasi di una legge *omnibus*, e quelle linee erano messe in conto come quattro promesse e quattro speranze onde ottenere qualche voto di più.

Però, o signori, nella legge queste quattro linee sono contemplate e l'importanza di esse non si può disconoscere. E badate che le promesse fatte alle popolazioni in questa materia non si possono fare leggermente. Non può ammettersi che il Parlamento prometta alle popolazioni una linea, e poi nelle disposizioni della legge dica che la vuole eseguire se potrà esigere un credito. Le popolazioni guardano alla promessa della linea, a questo che è il loro desiderio, il loro sogno, da cui sperano benefizi anche al di là del possibile e non possono immaginare che per realizzare la promessa siasi fatto assegnamento sopra una chimera. Io credo adunque che il ministro deve pensare ad eseguire la promessa.

Veniamo, adesso, o signori, alla linea di Brindisi. Il ministro ha fatto ieri un ragionamento molto stringente e molto sottile. Io, quando l'ho sentito parlare, ho detto: l'onorevole ministro sarebbe anche un buonissimo avvocato, perchè ha difeso benissimo la sua risoluzione di far nulla.

Ma anche quella linea è contemplata nella legge. Si dice che non si è fatta la concessione, e che non c'è concessionario. Ma non vi è lo Stato che ne tiene luogo? La concessione non è che un modo per costrurre la linea, ma in sostanza la promessa resta. Adesso Brindisi diventa un punto importantissimo, a Taranto si dovrà fare un arsenale marittimo; dunque perchè volete lasciare in sospeso la costruzione di questa linea? Bisogna pensarci.

C'è poi la linea Candela-Ponte Santa Venere; questa io veramente non so proprio perchè non siasi fatta. Mancavano forse i fondi? Mi permetta l'onorevole ministro che io ricordi che la Commissione del bilancio ha molto insistito perchè il Ministero trovasse modo di eseguire questa linea. Trattasi di un caso veramente singolarissimo. Da Candela a Ponte Santa Venere è progettata una strada rotabile nazionale, la cui spesa è valutata a 200,000 lire. Nella legge per le ferrovie del 1870 si è detto: la strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere non sarà fatta; si farà invece la ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, dove trova poi le altre strade rotabili del Melfese e dei circondari vicini. E farete le ferrovie in questo modo: sarà assegnata per la costruzione di questa ferrovia la somma di lire 200,000, più lire 60,000 all'anno di sussidio; poi metterete in conto le somme che voteranno i comuni, e infine anche a questa strada è destinata una quota parte di quel capitale che si doveva incassare colle multe, capitale che è svaporato fra le dita dell'amministrazione.

Ma vediamo un po' se la strada si poteva fare coi fondi certi, posto che è mancato il fondo incerto su cui non si doveva fare un grande assegnamento.

La concessione, dice la legge, deve farsi alla Società delle ferrovie meridionali, cui si concedevano i mezzi che ho indicato; ma questa Società fece il suo conto; calcolò che quella linea dovesse costare 1,200,000 lire; la Commissione della Camera l'aveva valutata meno; dedusse le 200,000 lire che si sarebbero pagate, e restò la spesa di un milione. Per procurarsi questo milione, essa calcolò il capitale sopra la base di una annualità del 9 e mezzo per cento, e quindi 95,000 lire di annua passività per procurarsi il capitale.

Ma, dall'epoca in cui la Società delle Meridionali ha fatto questi computi ad oggi, c' è una gran differenza, perchè, se allora per ottenere un milione occorreva un' annualità di 95 mila lire, adesso, con la rendita pubblica al 75, per ottenere 900 mila lire, basta l'annualità di lire 60,000. Dunque le difficoltà sono molto diminuite. Poi la Società delle Meridionali fa altri calcoli; calcola che le spese di esercizio debbano essere di 5,000 lire, e che il reddito arrivi a lire 1,500 a chilometro. Ed anche qui, l' onorevole ministro me lo ammetterà, i computi sono esagerati.

Dunque io credo che, se il ministro ci si mette con un po' di buona volontà, è impossibile che la Società delle strade ferrate meridionali non assuma, cogli oneri e coi corrispettivi che sono contemplati dalla legge, la costruzione di questa linea, togliendo così quei circondari da una posizione insopportabile, giacchè si è tolto il fondo per la strada rotabile, perchè questo fondo si è destinato alla strada ferrata, perchè non si vuole conchiudere a condizioni eque, ed intanto, quando viene la stagione invernale, vi sono degl' interi circondari che si trovano in certo modo sequestrati dal resto d'Italia.

Evidentemente io credo che a questo il ministro può e deve provvedere, e mi spiace di dover fare un'altra dichiarazione, ed è che io credo che veramente sia stata mal consigliata la

determinazione di vendere troppo presto il bosco di Monticchio. (*Segni di assenso a sinistra*)

Morelli S. Fate giustizia all'onorevole Del Zio.

Depretis, *relatore.* Era troppo evidente che, fatta questa strada, quello stabile dovesse molto aumentare di valore. Ed è tanto vero che il suo valore è aumentato, che gli stessi acquisitori vi vengono ad offrire la costruzione di una strada ferrata a loro spese.

Io non posso aggiungere altro su questo rapporto, e mi spiace di non venire forse ad una conclusione pratica, come la desidererebbe l'onorevole Pisanelli. Ma io non posso che secondare il suo desiderio ed unirmi a lui nell'insistere perchè il ministro trovi modo di provvedere.

Vengo alla linea di Campobasso, e non dirò che due parole. Il ministro dice: manca il tracciato, si studia il tracciato. Dio buono, ma io credo d'aver visto questo tracciato studiato dall'ingegnere Pesapane fino dal 1862; sono 10 anni. Perbacco! che in 10 anni non si possa studiare, non un tracciato, ma più tracciati e sapere qual'è che bisogna prescegliere per attraversare questa benedetta provincia del Molise?...

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* E non si sa.

Depretis, *relatore.* Vuole che dica io il vero motivo qual'è? (*Sì! sì! a sinistra*) Non è una questione di tracciato, è una questione di danaro. Trattasi di una linea costosa, bisogna tirar fuori un capitale fortissimo; quindi per lo addietro si deve capire la resistenza della Società delle meridionali a costrurre questa linea; la resistenza era fino a un certo punto scusabile per la condizione infelice del credito pubblico, per il deprezzamento in cui si trovavano tutti i valori industriali; io non approvo i ritardi, ma, ripeto, credo che fino a un certo punto quella riluttanza si potesse scusare. Ma adesso cosa si aspetta? Con la rendita al 75, con tutti i valori industriali che aumentano ogni giorno, le condizioni sono ben diverse e credo che ragio-

nevolmente il Governo può pretendere dalla Società delle meridionali che la legge sia eseguita, perchè adesso un ritardo per me non sarebbe più giustificabile sotto alcun rapporto. (*Approvazioni a sinistra*)

Vengo alla linea di Eboli.

Asproni. Poi verrà alla Sardegna.

Depretis, *relatore.* Dirò una parola anche della Sardegna, e mi giova l'essere stato interrotto, altrimenti avrei potuto dimenticarlo. (*Si ride*)

Ieri l'onorevole ministro, se ho capito bene, ha detto che questa linea era di 200 chilometri, che sarebbe costata quanto la ligure. Io dalle informazioni avute credo di poter rettificare i fatti.

L'ordine del giorno della Camera si sta eseguendo. C'è un ingegnere che ha assunto l'esecuzione del progetto per l'interesse dello Stato. Questo progetto si eseguisce nella direzione litoranea. C'è inoltre un progetto che si eseguisce per conto dei corpi morali interessati e che tiene la linea interna, dirò così, perchè va a riannodarsi alla linea del Crati. (*No! no! a sinistra*)

Ma queste sono le informazioni da me avute. Dalla valle del Crati passa nel piano di Sant'Eufemia...

Nicotera. Se permette, rettificherò io.

Depretis, *relatore.* Rettifichi pure.

Nicotera. Un ingegnere ha compiuti gli studi da Eboli a Reggio lungo il litorale: un altro adesso ne fa degli altri per una linea interna. Ma sono privati, e non incaricati dal Governo.

Depretis, *relatore.* Mi hanno detto che furono eseguiti dall'ingegnere Giordano.

Nicotera. Sono gli studi già fatti per la linea lungo il litorale, ma Giordano non è l'ingegnere del Governo.

Depretis, *relatore.* Allora non ho più a dire che questo: io avrei desiderato che questi studi si fossero eseguiti dal Governo. (*Benissimo! a sinistra*)

Prima di tutto così portava l'ordine del giorno della Camera, e non vi è modo di sottrarvisi finchè non sia revocato. Importa poi che gli studi si eseguiscano dal Governo per molte ragioni, per una principalissima, ed è che il Governo e la Camera devono sapere in modo ufficiale e incontrovertibile quale sia il tracciato da prescegliere, quale la lunghezza della linea, quale il costo; finchè questi elementi non siano accertati, non possiamo prendere un provvedimento riguardo a questa linea; possiamo manifestare dei desiderii, esprimere delle opinioni personali, ma un provvedimento legislativo non è possibile se non quando ci sia un progetto fatto dal Governo; allora, ma allora soltanto si potrà decidere.

Quindi io non esito ad incoraggiare il Governo, anzi ad invitarlo formalmente a far sì che questo progetto venga compilato e venga avanti alla Camera al più presto. Riservo naturalmente il giudizio intorno a ciò che dovrà essere fatto. Solamente non posso tralasciare di dire che questa linea è, non solo la continuazione della litoranea che comincia al confine francese, e si protende fino ad Eboli, ma è una parte di un'altra grande linea litoranea che deve andare, se mi permettete, fino a Palermo. (*Segni di assenso a sinistra*)

Da Reggio ad Eboli per la linea dell'Jonio e del Basento, noi dobbiamo percorrere un arco di più che 700 chilometri; da Eboli a Reggio, se facciamo una linea litoranea, noi avremo un accorciamento per lo meno di 250 chilometri. Vi par poco? E badate che sono gli interessi delle tre Calabrie e di tutta intera la Sicilia che si concentrano sopra questa linea. Quando poi siete al Faro, se volete andare a Palermo, che è il cuore della Sicilia, bisogna fare anche in Sicilia la linea litoranea. Questa sarebbe una linea che potrebbe soddisfare a tutti i bisogni, giacchè da Palermo e dalla Sicilia occidentale per giungere sul continente e raggiungere la linea Reggio-Eboli bisognerebbe percorrere un

altro grande arco nell'interno dell'isola, arco il quale deve poi superare gravi pendenze toccando Caltanissetta e Castrogiovanni per discendere a Catania e compiere il giro a Messina. Evidentemente questo tracciato consigliato dalle prime e principali necessità a cui si deve provvedere, non è sicuramente il definitivo, delle comunicazioni ferroviarie del Regno.

Io non posso dire di più a questo riguardo. Me ne dispiace per gli onorevoli colleghi che ne hanno manifestato il desiderio, ma allo stato delle cose non posso aggiunger altro...

Una voce a sinistra. Basta questo.

Asproni. E la Sardegna?

Depretis, *relatore.* Per la Sardegna... (*Bisbiglio*) Se non lo dico io, lo dice lui (*Accennando il deputato Asproni — Ilarità*); non ho che due cose da dire, e non sono che raccomandazioni.

Io non faccio altro che ricordare all'onorevole ministro il concetto, dal quale fu ispirato il legislatore, quando presentò, superando infinite antipatie e non poche difficoltà, il disegno di legge che ha dotata la Sardegna di una rete di ferrovie. Il concetto primitivo era questo: che le linee si cominciassero naturalmente a Cagliari ed a Sassari, ma subito dopo a Terranova.

È stata fatta qualche osservazione su questo metodo di esecuzione delle strade ferrate anche per le calabro-sicule; ma che volete? Io credo che non si possa far altro. Quando si cominciano i lavori, non si può lavorare in un sito solo, ma in parecchi, e bisogna aprire i tronchi dove, essendoci già un centro di popolazione e di affari, possano essere immediatamente utilizzati. Così si è dovuta cominciare la ferrovia a Messina, a Palermo, a Reggio, a Taranto, a Cagliari, a Sassari.

Un tronco intermedio di ferrovie sarebbe come una di quelle strade che si sono vedute un tempo in qualche parte

d'Italia, che erano fatte, collaudate, anche, mi si è detto, date in manutenzione, ma non potevano aprirsi al carreggio perchè non era possibile accedervi. Lo stesso avverrebbe di una strada ferrata che si costruisse nelle parti centrali di una linea; le strade si fanno per i trasporti e non si fanno perchè restino monumenti, abbandonati all'ammirazione, come i tempii di Pesto o di Segesta.

Dunque il concetto del legislatore era questo: si cominciassero i due tronchi delle due città principali, si desse mano agli scavi del porto di Terranova, e quando presumibilmente gli scavi fossero tanto avanzati da permettere un comodo approdo ai bastimenti nel porto di Terranova, dovesse immediatamente cominciare il tronco da Terranova all'interno dell'isola. Io prego anche l'onorevole ministro di notare che nella relazione che precede il disegno di legge è indicato il tracciato che ha servito per fare la concessione, la quale ebbe per base gli studi che esistevano a quell'epoca. E questo tracciato era quello della valle del Tirso che riesce utile alla più gran parte della Sardegna, il più sicuro anche sotto l'aspetto della difesa dell'isola stessa, insomma quello che soddisfa ad una maggior quantità di bisogni e di interessi. Su questa questione del tracciato, il Ministero non ha presa ancora una risoluzione; io lo pregherei nuovamente a far fare degli studi comparativi, poichè è una questione che non va pregiudicata.

Ed è una questione molto grave questa per la Sardegna, anche sotto un altro punto di vista. La parte montuosa è quella che ha concorso di più nei sacrifizi. Si sa che questi consistono nell'abbandono di una parte dei beni ademprivili.

Ora, se si conduce la strada sopra un tracciato che stia quasi affatto fuori del centro e corra lungo la spiaggia occidentale della Sardegna si vengono a ferire anche molti interessi, oltrechè non si è ispirati da quel concetto sul quale fu veramente fatta la legge e stabilita la Convenzione.

Non mi resta che a dire una parola intorno alla Commissione sul completamento e sulla classificazione delle ferrovie del Regno, giacchè l'onorevole Devincenzi mi ha quasi costretto, e qualcheduno nella Camera ha mostrato il desiderio di avere qualche schiarimento.

Mi giova di ricordare quello che dispone la legge intorno a questa Commissione, cioè intorno ai lavori che le sono affidati. La legge delle ferrovie del 28 agosto 1870, all'articolo 23, dice:

« Il Governo del Re presenterà nella Sessione legislativa del 1873 un disegno di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del Regno e stabilire i mezzi per fare fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori. »

Questa è una prima parte. La legge poi dice:

« Saranno inoltre in detto disegno dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari e stabilire le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato. »

Questa è una seconda parte. Dice infine:

« Vi saranno altresì regolate le forme ed i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali, allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee in cui sono interessati. »

La Camera vede che la legge dovrà essere presentata nella Sessione prossima. Io spero che la Commissione, di cui mi onoro di fare parte, si farà un dovere di compiere il suo lavoro a tempo, sicchè il disegno di legge possa essere presentato nel termine fissato dalla legge.

Intanto che cosa ha fatto la Commissione in un argomento d'una importanza capitale come è questo, in cui sono in giuoco infiniti interessi? La Commissione ha creduto necessario di aprire una specie d'inchiesta. Ha interrogato i comuni, le provincie, le Camere di commercio, i privati, perchè facessero conoscere tutto quello che si era ideato e progettato in fatto di ferrovie in tutte le parti dello Stato. Fu fatto

invito perchè si mandassero i documenti, i dati, le deliberazioni dei corpi morali e quant'altro si riferisse a progetti di ferrovie.

La Commissione ha creduto che per giudicare dei bisogni e dei desiderii delle popolazioni, importasse di avere questi elementi, perchè da essi può misurarsi non solo l'entità delle opere, ma la loro necessità.

Quando, per esempio, voi vedete i comuni, le provincie, i consorzi progettare una strada e farne eseguire a loro spese gli studi non solo, ma impegnarsi a concorrere in una parte della spesa, voi avete un criterio per dire che c'è un bisogno reale, alla cui soddisfazione è possibile provvedere.

In seguito a questo invito, sono venute e domande, e progetti, e deliberazioni in numero grandissimo, e sarà, non lo nego, un lavoro abbastanza faticoso lo esaminare e il coordinare questi dati; ma una volta fatto questo lavoro, la Commissione, della quale fanno parte persone competenti assai più di me, che occupo il posto attuale di vice presidente della Commissione per la sola ragione che l'onorevole Devincenzi, suo presidente, abbandonava quel posto per diventare ministro, la Commissione, dico, potrà mettersi all'opera e presentare a suo tempo alla Camera un lavoro che sarà degno della sua attenzione.

Io per me affretto col desiderio la presentazione di questa legge che potrà far tacere molte lagnanze e darà il modo anche di togliere di mezzo molti ostacoli per cui molte imprese facili e con piccoli sacrifizi del Governo adesso sono rese impossibili per ciò solo che manca una legge direttiva che dica in che modo si possano mandare a compimento.

Dopo ciò io non ho più nulla da aggiungere; debbo però finire con una osservazione all'onorevole ministro.

Senta, onorevole ministro: ieri Ella ha detto, pigliando in mano questo codice nel quale è il suo programma, cioè questo conto quinquennale delle spese per le opere pubbliche, ha detto che su queste norme egli voleva rimanere,

che avrebbe chiusi i cancelli, e vi sarebbe rimasto irremovibilmente.

Ebbene, io mi permetto di dirle il mio povero parere, ed è che il cancello lo si lasci socchiuso. (*Si ride*) Questa stessa discussione così animata e varia dimostra una cosa, ed è che il movimento economico, che il desiderio di un maggiore benessere materiale cresce nel paese, e in una proporzione di cui non ci facevamo idea tempo fa, e di cui adesso difficilmente possiamo prestabilire i limiti.

Questo bilancio quinquennale dei lavori pubblici finirà come tutti i piani a tempo fisso per l'assetto delle finanze; esso sarà più o meno scompigliato. Io aspetto la fine del 1873. Se si fanno le leggi per le ferrovie che pur sono promesse da quella del 1870, se si presenteranno gli studi che la Camera ha ordinati, se i dati raccolti coll'ultima circolare diretta dal ministro ai prefetti e alle Deputazioni provinciali per conoscere i bisogni delle provincie, dati che ci debbono condurre, come parmi, ad una conclusione, si concretano con un disegno di legge, io non so veramente come potrebbe l'onorevole ministro rimanere nel campo chiuso del piano quinquennale del bilancio dei lavori pubblici.

Senta, onorevole ministro, lo lasci socchiuso il cancello perchè altrimenti le potrebbe accadere di vederlo spezzato (*Si ride*); ciò che io le consiglio è una via di sicurezza e di prudenza.

Il bilancio dei lavori pubblici non può chiudersi con dei cancelli, come non può prestabilirsi il limite a cui debba arrestarsi lo sviluppo economico del paese. (*Vivi segni d'approvazione*)

Sul capitolo 4° — *Corpo del Genio civile.* Stanziamento proposto lire 1,829,600. — L'onorevole Asproni propone ridurlo a lire 1,500,000. — L'onorevole Depretis osserva:

Non parlo qui come relatore, ma come semplice deputato. È una questione molto grave, e appunto perchè dissento dalla maggioranza dei miei colleghi della Commissione, se rimanessi in silenzio, crederei di mancare al debito mio.

Io comincio con l'osservare che non si tratta di mettere in questione l'esistenza o meno del Corpo del Genio civile. Io non posso cambiare la legislazione di un colpo. Io intendo che il Corpo del Genio civile esista, intendo che debba godere di tutta la considerazione che merita, voglio anzi che gli sia fatta una posizione degna. Dunque su questo non ci deve essere dubbio. Ma la questione cade sull'aumento proposto dal Ministero.

Il Ministero propone un aumento su questo capitolo di lire 258,000. È un aumento nella parte ordinaria del bilancio. Per me gli aumenti nella parte ordinaria del bilancio vogliono essere severamente esaminati, e non ammessi, se non sono pienissimamente giustificati. Per me che si aumenti di 200 o 300,000 lire la parte ordinaria del bilancio, allargando la pianta normale dei diversi uffizi, oppure che si proceda ad un'alienazione di rendita del consolidato per una somma corrispondente, la cosa è identica.

Per sostenere questo aumento l'onorevole ministro dichiara che, senza di esso, non assume la responsabilità del buon andamento dell'amministrazione. La cosa sta a un dipresso in questi termini. Una questione posta in tal modo è quasi risolta, perchè la Camera non vorrà assumere la responsabilità di respingere una simile proposta del Ministero.

Tuttavia è necessario che si conosca quale è la gravità che ha il provvedimento che il Ministero reclama.

Prima di tutto io dico che una questione d'organico, una questione come questa viene inopportuna nel bilancio rettificativo. Il Governo deve pensarci bene su queste proposte e deve metterle davanti alla Camera quando essa ha un tempo sufficiente per esaminarle a fondo e per risolverle. Il ministro non l'ha potuto fare perchè il bilancio di prima previsione non è stato presentato da lui, che riconobbe la necessità del provvedimento e l'urgenza nel tempo stesso. Ma su questo per un momento passiamo. Se non che questo provvedimento viene a pregiudicare alcune gravi questioni di massima.

Tutta quanta la questione che si riferisce all'ordinamento ed alla competenza dell'amministrazione delle opere pubbliche viene pregiudicata se si adotta la proposta ministeriale. Diffatti noi, dopo la legge del 1865, abbiamo il Genio civile provinciale, poichè ogni provincia ha un ufficio che attende alle opere pubbliche della provincia e principalmente alle strade, ed, oltre a questo ufficio provinciale c' è un ufficio governativo. In molti casi questo ufficio sarà utile ed anche necessario, ma in molti altri casi credo che sia perfettamente inutile.

Voi trovate, esaminando, in che modo si ripartisce il personale del Genio civile nelle diverse provincie, (non ho sott'occhio l'ultimo riparto), trovate, dico, che in qualche provincia gli stipendi del personale del Genio civile equivalgono al 4 per cento dell'ammontare delle spese ordinarie stradali ed idrauliche, ed evidentemente è piccola cosa. In altre provincie gli stipendi assegnati al personale del Genio civile governativo equivalgono al 30 per cento delle opere di manutenzione stradale che devono amministrare. Evidentemente c' è difetto in un caso, eccesso nell'altro. Questo io l'ho desunto da alcuni dati che mi furono forniti e che riguardano il bilancio del 1870, in cui c' è distinto tutto il personale, ufficio per ufficio, e sono in grado di indicare quali sono gli uffici in cui questi casi si sono verificati.

Perciò è naturale il dubbio che non è già il numero complessivo che manchi, è la distribuzione di questo numero che è difettosa. Provatemi dunque in che modo distribuite, per le opere pubbliche nelle diverse provincie, questo personale, provatemi la insufficienza del numero, ed allora io aderirò. E questa prova mi pare che debba spettare al ministro per l'assioma legale che si può applicare, parmi, anche a questo caso, *qui asserit, probare debet.*

A me pare manifesto, o signori, che in alcune provincie, dove non vi sono opere idrauliche nè porti, dove non c'è che una rete stradale più o meno limitata, esso non è necessario; perchè mantenere là due uffici? Come a Bergamo, per esempio.

Ci sono poi altre questioni pregiudicate. Fra le altre, questa. Sono molti anni che si disputa sulla convenienza di mantenere nella dipendenza del Ministero dei lavori pubblici il personale e le opere per i lavori idraulici marittimi. La Commissione del bilancio, quella dei Quindici, di cui faceva parte e con la quale consentiva l'onorevole ministro, fu d'avviso che questo servizio stesse meglio affidato a chi ha un maggiore interesse alla buona conservazione di queste opere, cioè al Ministero della marina, il quale non ne ha la direzione che per le opere dei porti militari, ed ancora, col mezzo di un personale che non dipende da lui.

Se c'è un dicastero che possa avere interesse per queste opere, è appunto quello della marina: ebbene esso non ci ha ingerenza nè per le opere militari, nè per quelle commerciali. Ecco un'altra questione che verrebbe pregiudicata.

Così dicasi dei fari, dei semafori...

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Ci sono gl'ingegneri?

Depretis, *relatore.* Se ci sono delle riparazioni da eseguire, queste certo saranno fatte sotto la direzione degli ingegneri. I progetti per i fari chi li fa? Gl'ingegneri.

Se non si vogliono pregiudicare queste questioni, che, a mio avviso, sono abbastanza gravi, bisogna andare a rilento nell'accrescere il personale del Genio civile come è adesso costituito.

Ma poi vi è una questione ai miei occhi ancora più grossa. Il personale del Genio civile così com' è costituito, presenta un grave difetto; numeroso, come sarà fatto in seguito all'aumento proposto dal ministro, sarà anche meno pagato di quello che lo sia adesso.

Diffatti il ministro propone di aumentare 101 ingegneri in confronto dell'organico 22 gennaio 1870 che dava una media negli stipendi di 3,222 lire. Qual' è la media secondo il nuovo organico del ministro? Poco più di 3,100 lire.

Ora, se noi consideriamo i bisogni dell'età nostra, se pensiamo alla responsabilità che pesa sopra questo Corpo, se noi pensiamo a quello che si guadagna in qualunque professione in questo grande sviluppo industriale ed economico che si manifesta dappertutto, dobbiamo conchiudere che la posizione del personale del Genio civile, quanto a stipendio, non è degna, è assolutamente insufficiente.

Il sistema degli impiegati numerosi e mal retribuiti è un cattivo sistema nel quale non bisogna persistere. La questione è lì; io dico che questi stipendi, che per gli ingegneri toccan appena la media di 3,100 lire, consacrano uno stato di cose che assolutamente non merita l'approvazione della Camera.

Io credo che bisogna invece pensare al riordinamento del Genio civile in modo da poter risolvere la questione tutta intera: e quando l'onorevole ministro si determini a questo, io, per parte mia, non farò una questione di spesa, e sono disposto ad ammettere, come dissi altre volte, che la importanza del Corpo debba bastare tanto pei bisogni ordinari, quanto pei bisogni straordinari; in tal caso, lo ripeto, io non farò questione di spesa; ma, finchè non mi è dimostrato che si fa a questo Corpo una posizione economicamente

migliore, e che l'aumento corrisponda al bisogno, nè più nè meno, io non posso assolutamente accettarlo, ed è per questo che la minoranza della Commissione del bilancio non ha potuto accettare la proposta del ministro.

Ed in appresso, dopo che l'onorevole Lacava, della maggioranza della Commissione, ha sostenuto la necessità dell'aumento richiesto dal Ministero pel Corpo del Genio civile, l'onorevole Depretis riprende a parlare così:

Aggiungerò poche cose a quelle che ho dette. E ripeto che non basta asserire, bisogna provare che ci sia questo bisogno. D'onde vengono le prove? L'onorevole Lacava le ha indicate; vi furono rinvii di somme da un esercizio all'altro, vi furono economie, non si spesero tutti i fondi stanziati in bilancio; dunque il personale non è sufficiente.

Si persuada l'onorevole mio amico Lacava che questo argomento io l'ho ben considerato, e, se fosse veramente concludente, io mi ci sarei arreso. Non ho alcuna volontà di fare opposizione su questo argomento, ma non mi ci arrendo: sa perchè? Perchè l'esperienza mi ha insegnato che, quando eravi un personale del Genio più numeroso, prima cioè della riduzione, i rinvii ed i residui erano anche maggiori di quello che sono adesso. E questi fatti, che l'onorevole Lacava può verificare egli stesso esaminando i bilanci, mi persuadono che questo non è un argomento veramente serio.

Di più, questi rinvii all'esercizio susseguente, questi residui e questi fondi che si mandano in economia, nella grandissima parte dei casi, risulta che non dipendono già da mancanza di personale, ma da mancanza di fondate previsioni nello stanziarli in bilancio. Se si fosse avuto due volte più di personale di quello che si ha adesso, i 3 milioni per le strade comunali obbligatorie non si sarebbero spesi nel

primo anno, perchè la legge con le sue disposizioni impedisce di spendere la somma.

Eppoi i rinvii si fanno, in gran parte, in virtù della nuova legge di contabilità. Quando mi venite a portare il conto dei residui al 1870, io veggo che questi residui si sono verificati, perchè non potevano a meno di verificarsi, inquantochè le spese dell'ultimo trimestre non si potevano pagare prima del 31 dicembre, e dovettero figurare di necessità come un residuo di quell'anno. Dunque questi argomenti non hanno veramente molto peso.

Io non mi oppongo ad un aumento, ma faccio due obbiezioni: la prima, che io vorrei che il Corpo del Genio civile fosse riordinato e meglio pagato, e non vorrei che si aumentasse un personale male pagato; fate l'aumento ma riordinate contemporaneamente questo Corpo che ha una così grande responsabilità; fate a questi impiegati una posizione migliore; la seconda, che bisogna dimostrare la insufficienza del personale al bisogno. E su questo punto io dico che trovo la ripartizione difettosa. Io trovo in alcune provincie che gli stipendi del personale del Genio civile rappresentano il 20 ed il 30 per cento delle spese che si fanno...

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Ne citi un caso.

Depretis, *relatore.* Per citare un caso, io trovo nel 1870 che nella provincia di Avellino il personale è evidentemente insufficiente, come a Bergamo era di troppo. E le cose non credo che siansi mutate.

Dunque il personale è male distribuito. Ecco in che consistono le mie obbiezioni. Il bisogno come lo si prova? Si dice che l'aumento è necessario perchè sono aumentate le spese. Ma alcune spese dopo il 1865 sono anche diminuite, per esempio, le manutenzioni stradali. E poi quale deve essere la misura dell'aumento?

Poi permettetemi ancora un'osservazione; giacchè io non faccio questa opposizione con la speranza di un successo; ho dichiarato che una questione posta nei termini in cui

Seduta del 20 giugno 1872.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

Sul capitolo 63 — *Costruzione e sistemazione delle strade nelle provincie meridionali.* — In risposta all'onorevole Lacava e ad altri deputati:

Io PREGO l'onorevole Lacava e quanti s'interessano alle spese che stanno iscritte in questo capitolo a persuadersi che le somme stanziate sono quelle da pagarsi, non da impegnarsi dentro l'anno 1872, e che, quando alla Commissione fosse sorto il menomo dubbio che la somma stanziata fosse insufficiente pei pagamenti da farsi nel 1872, la Commissione non avrebbe esitato un momento, non solo a rimettere le 500 mila lire, che essa crede non potersi spendere quest'anno, e che si spenderanno non prima del 1873, ma a rimettere anche o in tutto o in parte quel milione di lire che il ministro ha levato, prima della Commissione, dalle competenze del 1872, perchè ha riconosciuto esso stesso che non si potevano pagare nel 1872 e che si sarebbero pagate nel 1873.

Tutta la questione consiste nell'intendere la portata pratica delle parole.

Le spese si fanno, anzi i lavori oltrepasseranno le spese previste, ma non si potranno pagare integralmente i lavori fatti entro l'anno 1872.

Veda l'onorevole Lacava, anche così improvvisamente che delle somme citate da lui il ministro ha impegnato e riconosciuto come spesa impegnata la somma di 11 milioni, come quella che si farà quest'anno. Deduca da questi 11 milioni i pagamenti già fatti, che sommano a 4 milioni, e vedrà che restano 7 milioni da spendere in quest'anno.

Ora, fra questi 7 milioni di spese si calcolano le scadenze che si prevedono al 31 dicembre di quest'anno, e che evidentemente non saranno pagate che in gennaio o febbraio dell'anno venturo.

Avendo esaminati i contratti, io ne potrei indicare parecchi. Se l'onorevole Lacava lo desidera, io gliene citerò qui uno dei grossi, la strada dalla Ravindola ad Alfidena, che è una spesa in totale di lire 1,310,000, delle quali se ne sono pagate fino al 31 dicembre 1871 lire 579,000 all'incirca. Secondo il contratto i lavori dovrebbero essere compiuti al 31 dicembre di quest'anno.

Qual'è la somma che resta a pagare? Lire 730,000, ma queste lire 730,000 non si pagheranno in dicembre, se ne pagheranno lire 400 o 500,000, le altre 200,000 lire saranno pagate, andando esattissimamente l'esecuzione del contratto, in gennaio o in febbraio del 1873. È dunque solamente per uniformarsi alla legge, la quale vuole che il bilancio di definitiva previsione si regoli sui pagamenti e non sugli impegni, che si è fatta questa deduzione di 500,000 lire, concordata del resto tra la Commissione ed il Ministero.

Spero che queste spiegazioni basteranno a persuadere l'onorevole amico Lacava che la Commissione ha proceduto con tutte le cautele.

Ma c'è poi anche un'altra ragione. Vedrà l'onorevole Lacava che nell'anno prossimo noi, secondo la legge, dovremo iscrivere nel bilancio per queste spese 3 milioni di lire; quest'anno Ella vede che abbiamo 5,600,000 lire. L'anno venturo, cioè quando ci sarà una maggiore quantità d'opere appaltate, ed anche una maggiore quantità di pagamenti da farsi, avremo 3 soli milioni. Ed io lo dico fin d'adesso: non basteranno, anche aggiungendo il milione di lire che il ministro ha rimandato al 1873 e le 500 mila lire aggiunte dalla Commissione e che la Commissione rimanda al 1873, portando così lo stanziamento del 1873 a 4,500,000 lire. Ripeto che non basterà questa somma, bisognerà che

il Ministero, nel bilancio di prima previsione, proponga addirittura una somma maggiore, perchè, come ho detto, l'esecuzione della legge del 1869 per le strade delle provincie napoletane procede in modo che i lavori tutti saranno ultimati prima del termine che la legge ha previsto, bene inteso se continuano ad essere diretti coll'alacrità che la Commissione non ha esitato ad encomiare. Credo che queste spiegazioni basteranno a persuadere l'onorevole Lacava.

L'onorevole ministro Devincenzi presenta alla Camera il prospetto delle spese erogate nel decennio 1861-71 per opere ordinarie e straordinarie in servizio delle strade nazionali, una relazione sui progetti compiuti, in appalto e in corso di esecuzione e sulle spese erogate al 31 dicembre 1871 per la costruzione e sistemazione delle strade nazionali e provinciali. — L'onorevole Depretis così parla, in risposta agli onorevoli Lacava, Florena, Vollaro:

Io spero che i documenti presentati nella seduta d'oggi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici ci daranno gli elementi necessari per pronunziare un giudizio retto e sicuro. Io, se debbo dire la mia opinione, sono convinto che i giudizi che si sono pronunziati dai nostri onorevoli colleghi in occasione di questo capitolo, hanno tutti un coefficiente più o meno importante di esagerazione. Questa è la mia convinzione, ma debbo limitarmi ad annunziarla.

Abbiamo la relazione che ha presentata l'onorevole ministro, dalla quale vedremo che cosa è stata la spesa per le opere pubbliche nell'ultimo decennio; vedremo in che modo questa distribuzione di vantaggi siasi fatta fra le diverse provincie del Regno, ed allora giudicheremo.

All'onorevole mio amico Lacava mi permetterò di rispondere che non posso accettare nemmeno i suoi apprezzamenti che veramente sarebbero troppo severi per la Commissione. Lo prego a riflettere solamente alle conseguenze di una sola cifra. Noi stanziamo in questo capitolo, per conto dello Stato,

2,800,000 lire. È la somma che si presume doversi pagare nell'anno corrente pel concorso dello Stato nelle spese per le strade comunali obbligatorie. Qual'è la conseguenza di questo stanziamento? La conseguenza è questa, che noi presumiamo che saranno quest'anno, non solo costruite, ma pagate tante opere per strade comunali obbligatorie per una somma di circa 12 milioni.

L'onorevole Lacava conosce troppo qual'è la condizione dei nostri comuni per non vedere a primo colpo d'occhio che, trattandosi dei primordi in cui si eseguisce la legge, una spesa maggiore pei comuni di circa nove milioni, qualunque sia il cespite da cui si debbano ritrarre, e la costruzione di opere stradali per dodici milioni in un anno, sono già un indizio che si procede in modo soddisfacente nell'esecuzione della legge.

Quanto alla distribuzione di queste opere e dei sussidi, io credo, lo ripeto, che la relazione già presentata dal ministro con tutti i suoi particolari farà sì che si pronunzi un giudizio più retto. Io però sopra questa questione debbo esporre poche altre cifre, che desumo da un quadro comunicato alla Commissione dal Ministero, dove riscontro la lunghezza delle linee delle diverse strade obbligatorie progettate, l'ammontare delle opere, i sussidi accordati dal Governo in questi primi due anni in cui è cominciata l'esecuzione della legge.

Al 3 aprile 1870 erano proposte tante spese per opere di strade comunali obbligatorie per una lunghezza di circa 200 chilometri, con una spesa di circa due milioni, ed il Governo ha preso l'impegno per lire 330,000 di sussidio. Era il principio. Noti l'onorevole Lacava che da un conto fatto frettolosamente e allo improvviso, ma che non si discosterà molto dal vero, risulta che di questi due milioni circa i tre quarti erano per le provincie meridionali ed insulari d'Italia. Ed era naturale, perchè è la parte che ne ha più bisogno e dove queste opere devono avere il principale sviluppo,

se vogliamo pareggiarle alle condizioni delle altre parti d'Italia.

Al 31 dicembre 1870 vi erano ancora tante strade proposte per 159 chilometri, con una spesa di lire 1,942,000, e tanti sussidi accordati per lire 436,000. E anche qui c'è all'incirca la stessa proporzione fra le provincie del mezzogiorno e le provincie della media Italia e dell'Italia superiore, cioè le prime assorbiscono quasi i tre quarti della spesa; per la Sicilia e massime per la Sardegna eransi accordati pochissimi sussidi, per le ragioni che dirò in seguito.

Finalmente nel 1871 la progressione andò considerevolmente crescendo, perchè la lunghezza delle strade comunali obbligatorie, per le quali erasi accordato il sussidio, si eleva a 490 chilometri, con la spesa di lire 5,322,000, e col sussidio accordato di lire 1,330,000. La spesa si ripartisce ancora colle stesse proporzioni, cioè lire 1,300,000 alle provincie dell'Italia media e superiore, ed il resto alle provincie dell'Italia meridionale ed insulare.

Queste cifre, secondo me, devono persuadere che la legge sulle strade comunali obbligatorie, che, come ho già detto, non ha veramente cominciato ad avere la sua esecuzione che alla fine d'agosto del 1870, e quindi non ha più di un anno e otto mesi di esecuzione, comincia ad eseguirsi in modo lodevole, se il Ministero prosegue nella strada sulla quale si è messo. Se, usando dei mezzi che gli ha largamente forniti il Parlamento, il Ministero affretterà la compilazione dei progetti e tutte le operazioni necessarie per l'esecuzione di questa legge, noi vedremo, non c'è dubbio, nei bilanci prossimi le somme crescere di molto in confronto di quelle che si sono stanziate nei bilanci precedenti.

Io non posso arrestarmi sulla proposta dell'onorevole Florena il quale faceva delle osservazioni intorno all'approvazione dei progetti. Anzi io debbo osservare che, sull'approvazione dei progetti, è necessario che l'autorità amministrativa sia severa onde non si disperdano in ispese preparatorie,

che io chiamerei false spese, quei fondi che la legge ha voluto consacrare alla esecuzione delle opere. Ma la Camera non può entrare in queste minute discussioni. C'è un regolamento il quale determina con quali norme si deve procedere nella formazione dei progetti e nella loro approvazione; bisogna tener fermo perchè il regolamento sia eseguito.

All'onorevole Vollaro poco devo rispondere. Egli ha preso occasione da questo bilancio per mettere in discussione tutta quanta l'amministrazione delle opere pubbliche del decennio e per stigmatizzarla, separando però dall'eccidio universale l'amministrazione del ministro attuale, che salva in certo modo, mettendolo in una condizione privilegiata, in confronto di tutti i ministri precedenti.

Vollaro. Di molti paesi.

Depretis, *relatore*. Mi permetta l'onorevole Vollaro di ricordargli che fra i ministri antecedenti ci sono stato anch'io.

Vollaro. Ed ha durato poco, onorevole Depretis, troppo poco!

Presidente. Non interrompa, onorevole Vollaro.

Vollaro. Domando la parola per un fatto personale.

Depretis, *relatore*. È pura storia, qui non c'è luogo a fatto personale.

Vollaro. Domando la parola per una dichiarazione.

Depretis, *relatore*. In una delle sedute precedenti l'onorevole Vollaro ha reso testimonianza che, almeno per la illuminazione delle coste, qualche cosa si era fatto di buono dall'amministrazione delle opere pubbliche. Ebbene quasi tutte le opere che riguardano la illuminazione delle coste datano appunto dalla mia amministrazione, cioè appartengono ad una delle molte amministrazioni del decennio da lui stigmatizzate.

Debbo fare una ultima osservazione.

Già nelle discussioni precedenti la Commissione del bilancio ha osservato che la legge sulle strade comunali ob-

bligatorie, per alcune parti dello Stato, merita di essere ristudiata e corretta.

La condizione delle diverse provincie del Regno non è eguale. Nelle isole, in Sardegna, per esempio, la costituzione dei comuni è affatto diversa da quella che sia nelle provincie continentali d'Italia. Trovate, massime nelle parti montane, i comuni costituiti con territori estesissimi, con grossi centri abitati, distanti molti chilometri l'uno dall'altro. Questi centri debbono essere riuniti con istrade che attraversano le montagne, e che sono molto, ma molto costose.

Evidentemente la condizione di questi comuni è più grave di ciò che lo sia quella della grandissima parte dei comuni della penisola, ed il quarto di concorso nella spesa, stabilito dalla legge, per avventura può essere inferiore a quello strettamente necessario onde la legge abbia una possibile applicazione.

Su questo punto io non credo che sia adesso il caso di fare una proposta; mi limito ad accennare il caso ed a chiamare su di esso l'attenzione del ministro, perchè anche la Commissione d'inchiesta sulla Sardegna ha dovuto preoccuparsi di questo fatto, ed ha indicato, riguardo a queste strade comunali obbligatorie, speciali proposte che meriterebbero di essere sancite con legge.

L'onorevole Vollaro esprime il rammarico che l'onorevole Depretis sia rimasto troppo poco a capo dell'Amministrazione dei lavori pubblici, notando che riguardo ai fari devesi a lui tutto quanto fu fatto.

Bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1873

Presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole Sella, ministro delle finanze, nella seduta del 23 marzo 1872, fu esaminato dalla Giunta generale del bilancio, e riferito dall'onorevole Depretis il 16 dicembre 1872. — La discussione alla Camera dei Deputati ebbe luogo nelle sedute dal 10 al 30 gennaio 1873.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 13 gennaio 1873.

Presidenza del presidente Bianchéri.

Discorso dell'onorevole Depretis in risposta ai diversi deputati che avevano parlato nella discussione generale:

Come relatore della Commissione che ha esaminato il bilancio dei lavori pubblici, mi spetta l'obbligo di difendere le proposte. Il mio còmpito finora è assai agevole. Ho ascoltata la discussione generale degli scorsi giorni, ma non ho sentita alcuna obbiezione concreta alle proposte che la Commissione ha presentato alla Camera. Avrei potuto quindi dispensarmi dal prendere la parola. Tuttavia essendosi da un onorevole deputato manifestate e sostenute con molta abi-

lità alcune opinioni che contrastano con le idee che la Commissione sostiene nell'attuale bilancio, e che ha difese nella discussione dei bilanci di parecchi esercizi passati, mi trovo in debito di prendere la parola e di presentare alla Camera alcune osservazioni.

L'onorevole deputato Gabelli, interrogando le cifre del bilancio e traendone il programma, osservava che nel bilancio attuale, non dissimile da quelli dei 12 anni trascorsi, si provvede oltre i giusti limiti alle costruzioni ferroviarie, mentre invece si concede meno che sia necessario ai lavori idraulici, ai lavori marittimi, alle opere stradali.

Veramente la questione, mi sia permesso di dirlo, arriva un po' tardi. Le cifre che la Commissione ha proposto di stanziare nel bilancio dell'anno 1873 sono tutte quante prestabilite dalle leggi in vigore, da leggi votate da più anni dal Parlamento, ed in piena esecuzione. Anche i voti, i desiderii espressi per la costruzione di ferrovie, non ancora compiute, anche questi voti, rammentati nuovamente alla Camera dalla Commissione, contemplano le sole ferrovie progettate che furono oggetto di una decisione del potere legislativo o furono fatte argomento di una espressa deliberazione della Camera.

Quindi la proposta per la pratica utilità giunse intempestiva. Essa avrebbe potuto e dovuto farsi utilmente quando vennero le grandi leggi sul riordinamento delle ferrovie del 1865, del 1868, del 1870.

Tuttavia io non nego che il ragionamento dell'onorevole Gabelli potrebbe riferirsi non solo all'avvenire, ma avere un effetto pratico anche al presente in quanto tendesse ad infirmare qualcuna delle disposizioni di legge e dei voti manifestati dalla Camera intorno alle ferrovie non ancora eseguite.

Ma l'onorevole Gabelli non ha fatto proposte, anzi ha dichiarato che egli intende siano rispettati gli affidamenti che le leggi vigenti hanno dato alle popolazioni, giacchè

egli ha compreso quanto sia delicato questo argomento, e come sarebbe pericoloso il rimettere in discussione tutte quante le nostre leggi che riguardano le ferrovie, anche solo progettate.

Allora le considerazioni dell'onorevole Gabelli non si riferiscono che all'avvenire, cioè quando verrà il caso di aggiungere nuove ferrovie a quelle già decretate, o contemplate dalle leggi o dai voti della Camera. Allora potremo riprendere l'esame di questo grave argomento. Ad ogni modo la opinione dell'onorevole Gabelli ha sempre un valore come critica retrospettiva: la quale non è senza gravità come quella che si convertirebbe in una censura di quanto si fece dal Parlamento per la costruzione delle ferrovie.

Mettiamo dunque la questione nei suoi veri termini, cioè esaminiamo la critica retrospettiva dell'onorevole Gabelli.

Abbiamo noi fatto male, ha fatto male il Parlamento ad autorizzare, ad ordinare la costruzione della nostra rete ferroviaria quale è contemplata dalle leggi vigenti? Le nostre leggi hanno precorso i bisogni del paese? Insomma, è egli vero quel che disse l'onorevole Gabelli, che in fatto di ferrovia si è fatto troppo? (*Il deputato Gabelli accenna di no*) L'onorevole Gabelli mi accenna di no; non abbiamo dunque fatto troppo. E sta bene. Ma abbiamo noi fatto abbastanza? Dobbiamo arrestarci? Le ferrovie che non si sono eseguite, che non si sono compiute, quantunque siansi approvate o siano contemplate dalle leggi o dai voti della Camera, si debbono compiere?

La Commissione generale del bilancio è d'avviso che tutte si debbano compiere. Questa opinione sua più volte si è manifestata nella Camera; più volte fu espresso senza contrasto il voto che tutte quante le strade ferrate state decretate, autorizzate, contemplate dalle nostre leggi, si debbano tutte quante, al più presto possibile, eseguire.

E fra le ragioni addotte basterà accennarne una che dovrebbe dominare qualunque altra considerazione nell'argo-

…o, ed è che la giustizia sociale, la eguaglianza politica … provincie fra loro, la leale conservazione di questo gran … dell'unità nazionale e dell'integrità del Regno, que… impegno d'onore che abbiamo tutti noi abitanti delle varie …ti d'Italia incontrato l'uno verso l'altro di pareggiare … condizioni di ciascuna parte del nostro suolo e delle nostre popolazioni, e di ripartire equamente fra tutti gli strumenti della potenza economica, questa sola ragione dovrebbe togliere ogni nostra esitazione. Ma io mi permetto di aggiungere e di dimandare: nel dotare l'Italia di una rete di strade ferrate, abbiamo noi ecceduto i giusti limiti, come crede l'onorevole Gabelli? A me pare assolutamente di no.

Per quanto io abbia esaminato quest'argomento, per quanti confronti faccia, io trovo sempre che un paese formato geograficamente come il nostro, intersecato da una lunga catena di monti, con le isole anch'esse montuose, con tanti diversi bacini idrografici separati l'uno dall'altro, senza il potente aiuto di una vasta rete di strade ferrate, non solo l'unità politica non potrebbe consolidarsi, ma la potenza economica d'Italia non potrebbe risorgere.

Permettetemi una sola cifra di confronto. Io non sono solito ad abbondare nei confronti, perchè il pigliare le leggi, le condizioni amministrative ed i fatti economici di un paese per paragonarli addirittura al proprio e per giudicare i fatti che quivi sono succeduti o pronosticare quelli che vi devono succedere è sempre pericoloso, ed è difficile che i confronti e le induzioni siano esatte, quantunque il ragionamento sia sempre seducente. Ma i pochi confronti che sto per fare sono così semplici e le induzioni così modeste che io credo poter ricorrere anche a quest'argomento senza pericolo.

Quale era la rete ferroviaria della Francia pei suoi 38 milioni di abitanti? Nel 1870 era di circa 23,000 chilometri, cioè 600 chilometri circa per ogni milione di abitanti. Quale è la nostra rete attuale, decretata e non ancora

eseguita? 8500 chilometri, cioè poco più della metà; 300 chilometri per ogni milione di abitanti. Si crede che questo basti? Credete voi che, tenuto conto della superficie del nostro paese, della nostra popolazione, della nostra potenzialità economica in confronto della Francia, questa rete ferroviaria sia una dotazione bastevole per l'Italia? Che sia sufficiente in confronto della rete ferroviaria di cui è dotata o vuol essere dotata la Francia?

Pare che questa sia una di quelle poche questioni che, poste in questi termini, si possono intuitivamente risolvere nel senso che questi 8500 chilometri sono assolutamente una rete insufficiente ai bisogni, al movimento economico d'Italia.

Non bisogna dimenticare una verità che pare vada acquistando un'importanza ogni giorno maggiore.

È stato detto che i popoli che più producono sono quelli che più consumano; e i popoli valgono quello che producono; e ai tempi nostri coi progressi delle scienze, delle arti meccaniche, non si fa nulla dai popoli poveri, anzi è difficile che un popolo povero possa sussistere. Ebbene, io dico che lo sviluppo della prosperità di un paese, e quindi la creazione degli strumenti più efficaci per cui un paese può mettersi al livello dei paesi vicini, in fatto di potenza economica, sono un bisogno altrettanto vitale, altrettanto necessario, altrettanto indispensabile a mantenere la sua indipendenza e la sua libertà, quanto lo sono le buone armi, le buone leggi ed i buoni costumi.

Io mi sono permesso di fare quasi un po' di catechismo economico, ma credo che la Camera me lo perdonerà. (*Bene!*)

Detto questo io debbo fare un'altra osservazione.

Il bilancio del 1873, massime per la parte che si riferisce alle ferrovie, è un bilancio simile ai dodici bilanci precedenti? Abbiamo noi seguitato la via percorsa in questo decennio, abbiamo continuato gli errori passati, come spesso si dice, e credo che non si dica troppo bene, perchè non si

sono sempre fatti degli errori, si sono fatte anche molte buone ed utili e grandi cose. Certo di errori se ne sono fatti, io non lo nego, perchè non sono partigiano dell'infallibilità di nessuno, e tanto meno della infallibilità di chi sta al Governo.

Ma, domando io, questo bilancio che ora abbiamo dinanzi, è proprio fatto col metodo, con la pratica antica? No. Dal 1870 in poi per tutto ciò che riguarda la costruzione di ferrovie si sono, almeno in una parte notevole, abbandonati i vecchi errori e l'amministrazione si è messa sopra una strada migliore.

Infatti in che modo si era provveduto per il passato alla costruzione delle ferrovie? Si è provveduto in diversi modi: in parte per via di sussidi; in parte costruendo direttamente, ma con sistemi eccezionali: però il metodo più generalmente tenuto è stato di affidare la costruzione delle ferrovie a Società non di costruttori, ma di capitalisti; ed il mezzo di provvedere alle spese di costruzione e di attirare i capitali occorrenti fu la garanzia in diversi modi applicata, di un interesse ai capitali che si presumeva sarebbero stati impiegati. Si è dunque seguitato il sistema delle garanzie, il che veramente non sarebbe stato un gran male, e per fare presto è stata in qualche caso una necessità; ma il peggio si è che questo sistema lo abbiamo poi in parte seguitato ed in parte abbandonato, mascherando con nuovi contratti enormi sussidi, e peggio ancora si fu che non abbiamo mai saputo mantenere e far eseguire un contratto, il che rese il sistema pessimo e costosissimo.

Abbiamo avuto la disgrazia, bisogna che io lo dica, che questa questione, importante, urgente, purtroppo, febbrile per sè stessa, dovette subire bene spesso anche le influenze politiche. Spesse volte il potere esecutivo, qualche volta il Parlamento, hanno dovuto fare quello che io chiamerò schiettamente dei cattivi contratti; non hanno potuto ottenere che i contratti e le leggi fossero eseguiti: e gli errori

ci costarono assai caro, ond'io credo che noi abbiamo speso per le nostre strade ferrate assai più di quello che ha calcolato l'onorevole Gabelli, come dirò fra poco.

Ma nel 1870 si cominciò a capire che si poteva fare qualche cosa di diverso, e siamo tornati sulla buona strada, cioè al metodo ordinario, agli appalti con la libera concorrenza, al miglior modo che si ha per eseguire i lavori per il loro vero prezzo, come per acquistare le cose per quello che valgono; quindi abbiamo messo direttamente nel bilancio dello Stato, anzichè un'annualità o perpetua, come nel caso d'alienazione di rendita, o di lunga durata come nel caso di garanzia dei prodotti, in entrambi dei quali casi effettivamente non rimanevano iscritti che gli interessi dei capitali impiegati nella costruzione; abbiamo messo, dico, nel bilancio l'intiera spesa, e credo che con ciò il Parlamento abbia fatto opera egregia.

Ed è perciò che noi vediamo una notevole differenza tra i bilanci dal 1870 in poi e i bilanci precedenti. Nel bilancio definitivo del 1871, ed è il definitivo quello che bisogna esaminare perchè è quello che più si avvicina al vero, abbiamo stanziato per strade ferrate 68 milioni, nel bilancio del 1872 ne abbiamo stanziati 83, in due anni 151 milioni, quindi in ragione di 75 milioni all'anno. La quale pare ed è una somma cospicua, ma siccome la spesa non è continuativa e non costituisce un carico permanente del bilancio, in fondo non rappresenta che una somma assai modesta, giacchè rappresenta una spesa ordinaria di poco più di cinque milioni annui.

Ho già manifestato più volte la mia preferenza pel nuovo metodo, quindi non credo d'insistere. Ripeto che il programma della Commissione su questa parte, cioè sul modo con cui vengono dal Ministero eseguite le costruzioni delle ferrovie, è stato già esposto replicatamente nelle relazioni dei diversi bilanci, ed io non avrei nulla da mutare, nulla da aggiungere ed in nessuna parte potrei da questa opinione ricredermi.

Ma dopo queste brevi osservazioni sul sistema con cui si costruiscono le nostre ferrovie, mi si permetta di esaminare per sommi capi il nostro bilancio dei lavori pubblici.

Dal discorso e dalle cifre esposte dall'onorevole Gabelli, senza che egli ne abbia avuta sicuramente l'intenzione, può tuttavia tirarsene la induzione che il nostro bilancio, massime in quella parte che provvede alla costruzione delle ferrovie, sia sproporzionato alle forze del paese; che il nostro bilancio sia, anche nel complesso, troppo costoso...

Gabelli. Domando la parola per un fatto personale.

Depretis, *relatore.* ...che noi spendiamoin fine troppo per questo bilancio dei lavori pubblici, massime, come ho detto, nella parte delle ferrovie. Io ho sempre avuta l'opinione che la parte veramente irriducibile del bilancio dello Stato, sia quella appunto dei lavori pubblici, perchè credo che per un tempo che è difficile di calcolare, il bisogno di opere pubbliche, bisogno che non è che la conseguenza, l'emanazione necessaria del progresso economico del paese, sarà talmente prepotente che nessun Governo potrà resistervi; si potranno fare delle teorie, mettere in pratica degli espedienti, dilazionare con le astuzie, ma quando una gran parte della popolazione, legata da una determinata quantità d'interessi comuni, sentirà il bisogno di una o più grandi opere pubbliche, come sono le ferrovie, cui non bastano le forze dei corpi morali, o delle associazioni, nessun Governo potrà resistere a questo desiderio; e se vi resisterà sarà a suo danno; perchè ciò potrà produrre delle conseguenze, che è inutile adesso enumerare.

Ora qual'è il nostro bilancio dei lavori pubblici? Il nostro bilancio dei lavori pubblici, calcolato sulle competenze dell'anno, è di 122 milioni, cioè a un dipresso la decima parte della spesa; ma questo bilancio comprende delle cifre che riguardano servizi pubblici e che sono produttive. Abbiamo le poste, i telegrafi, ed abbiamo pure iscritte nel bilancio attivo alcune entrate che sono conseguenza diretta di questo

bilancio. Ebbene, sapete a che somma ammonta sui 122 milioni, che è la competenza dell'annata, questa parte della spesa la quale viene ad essere neutralizzata da una somma corrispondente che si iscrive annualmente e nella grandissima parte come provento perpetuo, e che deve anzi annualmente aumentare nell'attivo del bilancio?

Permettetemi che io enumeri queste somme·

I telegrafi, lire 7,572,000;

Le poste, lire 21,500,000;

Proventi delle strade ferrate esercitate dallo Stato (noi adoperiamo questi proventi per pagare il prezzo delle strade acquistate dallo Stato, ma il provento esiste ed aumenterà d'anno in anno), lire 2,913,000;

Più noi abbiamo la tassa del decimo sui prodotti a grande velocità nella somma di lire 7,890,000; sono in tutto lire 39,875,000 di proventi. Ma oltre a questi abbiamo ancora altri redditi.

Nel capitolo 25 del bilancio dell'entrata ci sono le spese per la sorveglianza sull'esercizio delle ferrovie, le quali ci vengono rimborsate dalle Società; abbiamo la parte delle opere idrauliche, delle opere marittime, delle spese straordinarie stradali, che ci vengono rimborsate dai corpi morali interessati, gli interessi che ci vengono pagati dalla Società delle ferrovie romane sulle obbligazioni delle Maremmane e sui Buoni del tesoro di cui è creditore lo Stato.

Su questa ultima partita dirò di passaggio che io non mi posso permettere di metterne in dubbio l'esigibilità come l'onorevole Gabelli.

Queste sono entrate dello Stato che debbono essere pagate regolarmente e credo che sia così perchè non vedo residui attivi molto importanti nelle situazioni del Tesoro pubblicate, non vedo arretrati; in ogni caso non potrei ammettere che il Governo abbia la facoltà di non esigere questa parte delle entrate pubbliche, a tempo, e come esige tutte le altre.

Se gli arretrati si sono, come io credo, pagati, lo vedremo chiaramente quando avremo la situazione del Tesoro dell'anno 1872; intanto io non posso lasciare di conteggiare la cifra.

So benissimo in che situazione si trova la Società delle romane e so pure che a una siffatta situazione bisognerà provvedere ma ciò nulla ha a fare per ora colla mia tesi che consiste nel determinare il vero onere che il bilancio in discussione mette a carico dell'erario.

Poi abbiamo tante altre entrate iscritte nel bilancio attivo, e credo superfluo di indicarle, ma che con quelle che ho enumerato dànno in complesso una cifra di 18 milioni, e coi quaranta milioni che ho ricordato si hanno 58 milioni di proventi, che sono la conseguenza della spesa di 122 milioni, che si fa per lavori pubblici. A che cosa dunque si riduce il vero onere del bilancio dei lavori pubblici sull'erario? A 64 o 65 milioni.

Ora, colle debite riserve, ben inteso, mi si permetta qualche confronto col bilancio di una nazione vicina, quella che nella legislazione, nel metodo di amministrazione, nel suo sistema economico, ha maggiore somiglianza con noi, la Francia.

Pigliamo il suo ultimo bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1873.

A che somma ammonta?

A 133 milioni; ma in questa cifra non si comprendono le spese per le poste ed i telegrafi, che in complesso costano 84 milioni. Io capisco che la condizione finanziaria della Francia è ancora molto diversa dalla nostra, e che a queste ultime spese bisogna contrapporre gli introiti, e allora il bilancio francese dei lavori pubblici, anzi che crescere, diminuisce notevolmente.

Ma la potenza economica della Francia ha potuto svilupparsi molto prima di quella dell'Italia, la quale, divisa in sette Stati, or sono appena dieci o dodici anni, non aveva

che 1600 chilometri di strade ferrate, nell'epoca in cui potè costituirsi l'unità nazionale.

Dio buono! Quand'è che l'Italia ha cominciato a lavorare efficacemente per sviluppare la sua potenza economica? Diciamolo francamente: dal momento della proclamazione dell'unità. Da quell'epoca si fecero grandissimi sacrifizi, poichè allora non eravi una rete italiana di ferrovie; il Piemonte non era unito coll'Emilia, non essendo la Lombardia unita con la parte destra della valle del Po; la Toscana aveva una piccola rete; il Regno di Napoli non aveva che un breve tronco di strada ferrata; la Sicilia e la Sardegna non solo non avevano ferrovie, ma erano quasi prive anche di strade ruotabili.

Qual'era dunque il valore economico dell'Italia a quell'epoca? Assai piccolo. Quello che c'è lo si è creato e, diremo meglio, lo si sta creando, giacchè siamo ancora in uno stato di formazione; ma non bisogna arrestarsi in questo lavoro riparatore.

Ad ogni modo, il bilancio francese dei lavori pubblici, se vogliamo confrontarlo col nostro, è di 217 milioni in confronto di 122; oppure, se non si calcolano i servizi telegrafici e postali, è di 133 milioni, mentre il nostro è di 93 milioni.

Facciansi pure i rapporti con la popolazione, con la estensione del territorio, e la differenza non sarà troppo rimarchevole.

L'argomentazione dell'onorevole Gabelli ha due parti: con la prima vuol provare che si è provvisto eccessivamente a quella parte di opere pubbliche che riflette la costruzione delle strade ferrate, e, in ogni caso, che si è ecceduto nella spesa che l'Italia doveva sostenere per la loro costruzione; e che, per altra parte, si è fatto poco per le strade ordinarie, pochissimo per le acque, nulla per i porti, per i quali le popolazioni reclamano, a giusto titolo, urgenti provvedimenti.

Io non dirò che in questa parte siasi fatto troppo, anzi ammetterò che c'è molto da fare per la parte che riguarda le acque. Noi ci troviamo in una condizione in cui sarebbe molto difficile sostenere che si è fatto abbastanza dopo i disastri delle ultime piene.

Ma vediamo tuttavia qual'è lo stato della Francia anche in questa parte, e vediamo qual'è il programma nostro.

La Francia per i ponti e strade paga 30 milioni all'anno, oltre la spesa del personale, che importa altri 4 milioni; in totale 34 milioni di spese ordinarie.

Nel bilancio dello Stato francese del 1873 non ci sono che 6 milioni o qualche cosa meno di spese straordinarie.

Sento dirmi che in Francia si è dovuto fare un bilancio con molta parsimonia; io però dico che non è poi tanto economico questo bilancio, perchè si dovette provvedere a ristabilire le strade ed i ponti rovinati o guasti nell'ultima guerra.

Vediamo ora quale è la spesa che facciamo noi in questo bilancio.

Noi stanziamo 17,317,000 lire; ma il ministro nel suo programma si è proposto di spendere di più; e noi vediamo che nel piano che egli ha presentato alla Camera il 1° dicembre, se non erro, del 1871, si proponeva di spendere 23 milioni, e 23 milioni per noi, in confronto anche dei 40 milioni per la Francia, non presentano una differenza eccessiva, tanto più che noi abbiamo una spesa importante per le strade che sono a carico delle provincie. Io non ricordo quali siano le spese per le strade dipartimentali in Francia, ma le nostre provincie nel 1870 pagavano per la manutenzione delle loro strade provinciali circa 12 milioni ed altri 15 milioni per opere straordinarie stradali; in in totale 27 milioni, somma che deve essersi nel frattempo accresciuta.

Adunque, secondo l'idea del ministro, la spesa normale per le strade rotabili provinciali e nazionali non potrebbe stare al disotto dei 50 o 55 milioni.

Ora pare a me che questa somma, nel suo complesso, non possa dirsi troppo modesta, giacchè si potrà erogare annualmente in nuove strade nazionali e provinciali una somma di circa 35 o 36 milioni, ed ottenere la costruzione di circa 2000 chilometri di nuove strade.

Io non negherò, e l'ho già detto, che per la parte idraulica, il confronto tra l'Italia e la Francia, dimostra la insufficienza della spesa iscritta nel nostro bilancio. Diffatti in Francia noi abbiamo delle spese ordinarie nel bilancio pei fiumi 4,825,006 lire; pei canali lire 4,800,000; poi abbiamo tante spese straordinarie per 9,800,000 lire.

Dunque le opere idrauliche oltrepassano in Francia i 20 milioni, mentre da noi non abbiamo che sette milioni e mezzo circa, comprese le bonifiche.

Ma noi sappiamo dal disegno di legge presentato alla Camera, di cui è anzi imminente la discussione, e da quanto fu annunziato nella relazione stessa del bilancio, che il ministro ha fatto fare uno studio di tutte le opere necessarie per il riordinamento delle opere idrauliche di seconda categoria, e la Commissione ha confortato il ministro a farne oggetto d'un disegno di legge. La spesa, che non comprende tutte le opere, ma le più indispensabili, ammonta a circa 40 milioni senza la spesa straordinaria per cui fu presentata, come dissi, una legge; anche col ripartire questa spesa in diversi esercizi, il che non sarebbe certamente quello che io proporrei, ma ad ogni modo, dico, anche ripartendo questa spesa in diversi esercizi, se viene una legge che approvi questa spesa, il nostro bilancio si avvicinerà di molto al bilancio francese; tanto più che la spesa che sosteniamo pei canali è infinitamente inferiore, e non può essere diversamente, alla spesa pei canali che è sostenuta dalla Francia.

Veniamo ai porti.

Pei porti in Francia si spendono cinque milioni per la parte ordinaria, sette milioni e mezzo per la parte straordinaria, in totale 12 milioni e mezzo.

Noi spendiamo nel bilancio attuale 7,165,000 lire, e il ministro nel suo piano ci promette di spendere otto milioni e mezzo. Ma io so che anche su questo argomento è pronto un disegno di legge, che sarà quanto prima presentato alla Camera. Ignoro quale sia la somma che ci si propone e come sia ripartita, ma credo che con questi due provvedimenti, l'uno relativo alle opere idrauliche, l'altro relativo alle opere marittime, il bilancio dell'Italia, se mai attualmente si presentasse troppo esiguo, in confronto ai bisogni, potrà sicuramente essere messo in tale condizione da stare, nelle debite proporzioni, col bilancio francese.

Ora mi si permetta ancora un'osservazione relativamente alla spesa che pare veramente enorme, che gravita sul bilancio dello Stato per le strade ferrate.

L'onorevole Gabelli valuta l'onere che a questo titolo gravita sull'erario pel 1873 a 136 milioni, che poi riduce a 122 milioni, deducendo 14 milioni di entrate inscritte nel bilancio attivo.

Io ho già detto e ripeto senza esitare all'onorevole Gabelli che la sua cifra, se vuol tener conto di tutti i capitali impiegati nella costruzione delle ferrovie italiane nei diversi tempi e coi diversi sistemi usati, se vuole, dico, valutare tutto il peso che l'impiego di questi capitali ha riversato in modo permanente sul bilancio dello Stato, la somma da lui indicata è grandemente al disotto del vero. Indicherò alcune cifre.

Sa benissimo l'onorevole Gabelli che la Società delle ferrovie meridionali ha avuto un sussidio di 10 milioni in lavori ed altri 10 milioni in beni demaniali, oltre la garanzia dei prodotti. La Società delle romane ha avuto il sussidio e di lavori fatti eseguire dallo Stato e di spese abbandonate e di somme effettivamente pagate.

È inutile che io faccia qui la nota di tutti questi sacrifizi dello Stato: ognuno può facilmente averne una idea ricorrendo ai documenti presentati dallo stesso Ministero,

che dà una cifra di circa 400 milioni, e si giunge a questo risultato, senza tener conto delle spese fatte per la rete subalpina, alla quale non ha provveduto l'imprestito Hambro, che fu bensì assicurato con ipoteca sulle strade ferrate, ma che non doveva servire e non servì più a questa che ad altra spesa. Ora le spese fatte per la rete subalpina ascendono, secondo quanto fu accertato nella discussione del 1865, a 245 milioni. Si noti, io non esito ad affermarlo, che questo conto è mal fatto, perchè non furono calcolati i pagamenti che ha fatto lo Stato per supplire agl'interessi assicurati ai capitali delle diverse Società concessionarie e costruttrici. E noti la Camera che tutti questi pagamenti, con un bilancio squilibrato, si convertirono in aumento del debito consolidato.

Se avessi avuto un po' più di tempo, avrei potuto fare il conto della spesa vera di costo delle nostre strade ferrate, quale i nostri errori e le necessità in cui ci siamo trovati hanno imposto all'erario nazionale; ma anche senza di questo, credo che per l'argomento attuale possa bastare tutto quello che ho detto. Ammettiamo pure per un momento che il carico inscritto nel bilancio dello Stato per la costruzione delle ferrovie sia pari alla somma di 136 milioni, quale fu indicata dall'onorevole Gabelli; ammettiamo, se si vuole, una somma anche molto maggiore. Ma innanzitutto io domando: si crede forse che a questo peso si debba contrapporre soltanto il vantaggio che si ottiene col reddito, o meglio col prodotto dei 116 milioni che ricaviamo dalle ferrovie? E a questo onere di 136 milioni non abbiamo vantaggi, risparmi ottenuti, entrate accertate da contrapporre?

Noi abbiamo già notato che i 122 milioni del bilancio si riducono a 64. Analizziamo ora nelle diverse sue parti la cifra di 136 milioni.

E comincio a chiedere: è questo un peso duraturo? Un peso perpetuo?

Mi permetta la Camera che per distruggere, non in questo recinto, ma forse fuori di questa Camera, l'impressione che possono fare queste cifre, faccia anche io un po' di conto. Farò prima un conto da usuraio, come diceva l'onorevole Asproni, che non vedo presente, e poi lo farò un po' a mio modo.

Io trovo che di fronte a quest'onere di 136 o 140 milioni, se volete, che sotto una od un' altra forma, in un capitolo o nell'altro, nell'uno o nell'altro bilancio sta iscritto a carico dell'erario, bisogna cominciare a porre nella parte attiva alcuni introiti che non si possono assolutamente nè nascondere nè contestare. Alcuni li ho già indicati, ma li ripeto; altri gl' indicherò.

Le strade ferrate esercitate dallo Stato ci rendono circa 3 milioni, l'ho già detto. È la linea acquistata dalla Società delle romane ed attualmente esercitata dall'Alta Italia.

La tassa del decimo ci rende 7,890,000 lire. La somma d'interessi (e questa è una rendita fissa) che deve rimborsare la Società delle romane è 4,130,000 lire. Concorso dei corpi morali alle spese dello Stato, fra le quali c'è una spesa puramente d'ordine di 4 milioni che è relativa all'apertura della galleria del Moncenisio, 5,630,000 lire. Le spese per la sorveglianza dell'esercizio amministrativo, 443,000 lire; totale circa 21 milioni. Su questa cifra io debbo notare che la massima parte, circa 16 milioni, non è già un introito che si fa una volta tanto ma è una entrata fissa, anzi una entrata che annualmente deve andar crescendo e migliorando, e siamo certi adesso che la cifra dell'anno venturo dovrà superare quella di quest'anno, o che crescerà in appresso. Ma seguitiamo.

È stato calcolato nei 136 milioni quel che si paga per l'interesse del prestito Hambro, per le obbligazioni delle Calabro-sicule, per la rendita alienata, onde costrurre la strada ferrata ligure, in totale una trentina di milioni; e si è portato in conto l'interesse nominale di questa rendita,

che fiancheggiano una strada ferrata cessano immediatamente di essere a carico del bilancio dello Stato, e passano a carico delle provincie. Anche qui si potrebbe fare un conto preciso. Io noterò solo che nel 1865 la manutenzione delle strade nazionali costava 12 milioni all'incirca, ora è ridotta a 6: ed in questa diminuzione da 12 a 6 c'entra per una somma, che io credo di qualche riguardo, il passaggio di molte di esse a carico delle provincie.

Poi non si può negare, e lo si vede intuitivamente, che la diminuzione nei prezzi di trasporto abbia influito sulla consumazione generale del paese, e che quindi le dogane, i dazi di consumo, le tasse sugli affari non abbiano pure avuto un incremento da questo capitale impiegato nella costruzione delle strade ferrate, o, se volete, da questa annualità che è rappresentata nel bilancio.

Ed io, certamente con qualche riserva, ma pure affermo che, anche valutando un po' all'ingrosso, bisogna calcolare in sessanta milioni il miglioramento, cioè il vantaggio puramente finanziario che ne viene al bilancio, da contrapporsi ai centotrentasei milioni calcolati dall'onorevole Gabelli. E notate che tutta la somma da me indicata, meno 4 o 5 milioni, rappresenta una entrata continuativa e costante e che in gran parte dovrà progressivamente aumentare.

Si ridurrebbe quindi il vero onere di bilancio a 76 milioni, ma io ho già notato che per 58 milioni, trattandosi del pagamento di una somma capitale, non dobbiamo calcolare come onere perpetuo che una somma di poco superiore ai 3 milioni.

In fatto che cosa rappresenta questo capitale pagato di 58 milioni?

Se voi mettete 3 milioni e 100 o 200 mila lire, al saggio attuale del nostro consolidato, avete 58 milioni. E se volete confrontare le due cifre, non bisogna valutare 58 milioni, bisogna valutarne 3 e 300 mila lire, non di più.

cioè l'interesse come è, ma si è dimenticato che su questo interesse gravita la tassa del 13. 20 per cento: sono dunque quattro milioni che bisogna calcolare in meno, perchè adesso il nostro consolidato rende il 4. 34 non più il 5 per cento. Da dedursi adunque 25 milioni, e anche qui trattasi di entrata permanente.

Poi io ho veduto dai dati pubblicati dal ministro delle finanze che gli Istituti di credito e le Società industriali erano soggette alla tassa di ricchezza mobile alcuni anni fa per una rendita imponibile di 75 milioni: io credo che una parte importante di questa rendita appartenga alle Società ferroviarie, le quali poi possedono un capitale abbastanza cospicuo in obbligazioni sulle quali si fa la ritenuta, hanno al loro servizio un gran numero d'impiegati pei quali pagano le tasse di ricchezza mobile. Inoltre le Società ferroviarie, oltre alla tassa di ricchezza mobile, pagano la tassa dei fabbricati, e sono tutti fabbricati nuovi: è un aumento che si è aggiunto alle nostre imposte dirette. Di più pagano una somma di qualche importanza per bolli.

Valutateli poco finchè volete tutti questi introiti: il conto si può fare, ci vuole però un po' di tempo; ma io credo che tutte insieme queste tasse, che sono una rendita costante, un'attività perpetua, anzi che bisogna ritenere che crescerà nell'avvenire, ascendono a non meno di una diecina di milioni. Tre, quattro anni fa erano valutate sei o sette milioni dalla relazione che ne faceva il ministro dei lavori pubblici, e che pubblicava annualmente in addietro, e che adesso, non so perchè, non è ancora pubblicata.

Ma non è ancora tutto qui: le strade ferrate non hanno procurato una qualche diminuzione nel bilancio delle spese di cui non si debba tener conto?

Sopra i trasporti erariali e sui trasporti postali, si è fatto un risparmio considerevolissimo. Ci sono poi molti vantaggi che io indicherò rapidamente. Per esempio, l'articolo 11 della legge sulle opere pubbliche stabilisce che le strade nazionali

Poi avete le garanzie che sono calcolate quest'anno 45 milioni, e che sarebbero in parte equiparate dai vantaggi che ho enumerati: ma in ogni caso queste garanzie voi vedete che ogni anno vanno diminuendo, essendo l'incremento progressivo dei prodotti, checchè si dica o si faccia, certissimo. E così vediamo di queste diverse cifre contrapposte, le une fisse e costanti che aumenteranno di anno in anno di necessità, le altre che, essendo un capitale, bisogna ridurle alle proporzioni di una rendita, ed essendo una garanzia la quale è variabile secondo il movimento del traffico, e non potendo supporre che il movimento diminuisca, avremo dunque da una parte una rendita certa che andrà sempre aumentando, dall'altra un reddito che, ridotto a rendita, diventa poca cosa, e che, per la natura stessa delle cose, pel progresso economico del paese non potrebbe in nessun modo essere arrestato, e l'altro onere invece andrà gradatamente diminuendo.

Io fin qui non sono ancora uscito da quel metodo di conteggiare che l'onorevole Asproni ha chiamato usuraio.

Ora io debbo domandare se questa spesa che abbiamo fatto e facciamo per le strade ferrate, non produce altri vantaggi fuor di quelli da me enumerati, più la somma di 116 milioni, che rappresenta il prodotto dei trasporti.

Io dico che questi 116 milioni, frutto del pedaggio, non rappresentano che una frazioncella del vantaggio dato dalle strade ferrate alla rendita, alla produzione nazionale.

Io per addurre ancora un esempio vi domanderò: credete voi che questa operazione finanziaria colossale fatta dalla Francia, cioè il prestito di cinque miliardi, l'avrebbe potuto compiere se il suo sviluppo economico non fosse stato sussidiato dalla sua rete di strade ferrate, che dà, alle sole sei Compagnie principali indicate dall'onorevole Gabelli, circa 700 milioni d'introito brutto?

Io dico che questo prodotto è il criterio economico che ci dà una spiegazione completa del modo col quale, malgrado

gl'immensi disastri sofferti, malgrado le immani calamità a cui la Francia fu sottoposta, essa ha potuto quasi pareggiare il suo bilancio, e fare un'operazione che è la più colossale che mai siasi ideata da un ministro delle finanze. (*Bene!*)

Detto questo, io ho ben poco da aggiungere, poichè, per ciò che riguarda le strade comunali obbligatorie, in alcune parti aderisco alle idee dell'onorevole Gabelli; anch'io credo che meriti di essere studiata una riforma alla legge del 1868. Ma su quest'argomento mi riservo di dire le idee della Commissione, se mai ne sarà il caso, quando saremo al relativo capitolo. Dichiaro però chè io non aderirei a nessun disegno il quale avesse per oggetto una di quelle grandiose operazioni finanziarie che hanno per iscopo la costruzione di opere pubbliche, le quali operazioni e combinazioni pare che affrettino (e ne abbiamo degli esempi), l'esecuzione di queste opere, ma realmente non affrettano niente: fanno spendere molti danari, fanno realizzare qualche vantaggio bancario, ma non arrivano a dotare i paesi delle strade di cui le popolazioni hanno bisogno. A questa specie di progetti, io dichiaro nettamente che sarei affatto contrario.

Non ho poi che da dire una parola sopra un'osservazione giustissima dell'onorevole Gabelli, e che riguarda l'utilità militare che hanno le strade ferrate ed i provvedimenti necessari perchè questo, che è pure un potente istrumento di offesa e di difesa, possa, in caso di guerra, rispondere al bisogno. Io noterò così di passaggio che la Commissione la quale è incaricata di studiare il disegno di legge per la difesa dello Stato, ha pure nel suo programma anche questo argomento del servizio ferroviario in caso di guerra; quindi non sta che finora nessuno siasi occupato di questa materia. Ognun vede che alcune delle strade ferrate indicate nella relazione sono più specialmente raccomandate per la loro utilità nella difesa del paese.

Questo non è tutto certamente. È evidente che bisogna studiare questo argomento, e studiarlo molto prima che ne

giunga il bisogno. In questo io sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Gabelli.

C'è poi la questione del materiale mobile. Egli è vero, il materiale mobile di cui sono fornite le nostre Compagnie, tenuto conto della lunghezza delle linee, non sta in proporzione con quello di cui sono fornite le sei grandi Compagnie francesi. Tuttavia io mi permetterei di rettificare alcune cifre. Dai dati che furono dal Ministero comunicati alla Commissione risulta che attualmente le nostre Compagnie ed il Governo, che possiede esso pure alcune strade, hanno circa 1,200 locomotive costrutte od in costruzione e che saranno presto compiute, e 22,000 tra carrozze e carri. Ora è verissimo che, calcolata l'estensione delle reti ferroviarie, anche limitata alle sole sei grandi Compagnie francesi, le quali hanno 4,500 locomotive, 130,000 carrozze e carri, noi siamo molto al disotto, ma dobbiamo tener conto di un altro elemento, perchè la lunghezza delle linee non è tutto, bisogna vedere il loro movimento, rappresentato dal reddito brutto di queste linee. Ora il reddito lordo delle linee spettanti alle sei grandi Compagnie francesi era nel 1870 di 680 milioni all'anno, mentre le nostre non producono che circa il sesto, 116 milioni. Dunque, se si calcola il movimento, il nostro materiale sarebbe sufficiente; se si calcola l'estensione delle linee, sarebbe sicuramente insufficiente al bisogno. Io credo che la questione va studiata, e, se occorre, anche con un sacrifizio fatto direttamente dallo Stato, bisogna aiutare le Compagnie a provvedere il materiale mobile, acciocchè questo materiale sia sufficiente in caso di guerra alla difesa del paese.

Io mi restringo a queste poche osservazioni, riservandomi, quando sia il caso, a tornare sulla questione in occasione dei capitoli.

Sull'argomento principale poi io concludo pregando la Camera e il Ministero a non mettere in dubbio che le strade ferrate che furono decretate per legge ed autorizzate con un

voto della Camera possano non essere eseguite, deludendo i desiderii e le aspettazioni delle nostre popolazioni. (*Bene!*)

Io credo che questo sarebbe per il Governo un atto di pessima amministrazione, per la Camera un atto, mi si permetta di dirlo, di poco patriottismo. (*Benissimo! Bravo!*)

Seduta del 15 gennaio 1873.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

Sui capitoli 8 e 9 relativi al mantenimento ed alla riparazione delle opere idrauliche. — Erano state presentate le seguenti proposte d'inchiesta, l'una amministrativa e l'altra parlamentare:

dall'onorevole Mangilli:

La Camera, mentre raccomanda al Governo di studiare un miglioramento del corso del Po e del Reno, lo invita a cercare con un'inchiesta quali riforme si possano utilmente introdurre pel migliore coordinamento e per l'esecuzione delle opere idrauliche.

dall'onorevole Ghinosi:

La Camera, dinanzi all'enormità dei danni cagionati dalle inondazioni, delibera un'inchiesta sullo stato delle arginature del basso Po e sulle cause che produssero le ultime rotte.

L'onorevole Devincenzi, ministro dei lavori pubblici, spiegando i suoi intendimenti per le opere in difesa dei fiumi accetta la proposta di aumento di due milioni alla competenza del 1873 pel servizio idraulico, riservandosi stabilire nel bilancio di definitiva previsione la somma che effettivamente occorrerà stanziare.

Discorso dell'onorevole Depretis:

Io mi uniformerò al desiderio abbastanza chiaramente manifestato dall'onorevole presidente nostro di abbreviare la discussione. Farò un sacrifizio di molte cose che avrei a dire...

Presidente. Gliene sarò grato.

Depretis, *relatore*. ...e posso farlo senza danno della questione gravissima che stiamo esaminando, perchè verrà fra breve dinanzi alla Camera una legge speciale che riguarda appunto le opere idrauliche, ed allora si potrà trattare più diffusamente questo argomento.

Tuttavia, non posso prescindere dal presentare alla Camera alcune brevi osservazioni.

Io prego l'onorevole ministro di persuadersi che è lontanissima da me qualsiasi idea di voler dubitare della operosità dell'amministrazione, e massimamente delle buone intenzioni dell'onorevole ministro. Ma io debbo ricordare una sentenza che mi pare si applichi molto bene al caso nostro. È stato detto in una discussione famosa del Parlamento francese: *Ce qui rachette les fautes c'est l'excellence du système général;* ed io credo che i danni dal paese sofferti nelle ultime inondazioni siano piuttosto da attribuirsi al sistema com'è praticato, e che se questi danni furono minori, lo dobbiamo principalmente attribuire al merito delle persone. Dove si sono trovati uomini di cuore, uomini intelligenti che per esperienza conoscevano la condizione delle località, dove potè concorrere con la solita abnegazione il nostro nobile esercito, i danni o furono impediti o riescirono incontestabilmente minori. Certo alcuni danni erano inevitabili per la ragione che, quando avvengono delle piene come quelle che ebbero luogo l'anno scorso, non vi ha un solo esempio in cui gravi danni non siansi verificati, perchè dappertutto non si trovano uomini intelligenti e devoti, e perchè la diligenza e l'operosità degli uomini ha i suoi confini.

E ieri l'onorevole Cavalletto ha opportunamente ricordato una delle più grandi piene che si conoscano, cioè quella del 1705, la quale produsse danni gravissimi e sopra una estensione di territori assai maggiore di quella che fu invasa dall'ultima piena che abbiamo dovuto deplorare.

Ho detto che i danni che abbiamo sofferto si debbono attribuire in gran parte al sistema, e ne dirò la ragione. E

dissi il sistema per esprimere il mio concetto, solo perchè non trovai una parola parlamentare atta a spiegare meglio alla Camera il mio pensiero, ma in fatto quello che io debbo maggiormente deplorare si è che un sistema qualunque non siasi mai voluto o potuto mettere in pratica.

Citerò pochi esempi chiari e semplici.

Noi domandiamo da molti anni una legge sull'ordinamento del Genio civile e non è ancora presentata. Non intendo muovere accuse a nessuno, e sono lietissimo che l'onorevole ministro abbia accettato la proposta della Commissione in proposito. Credo che con ciò renderà un grande servizio al paese e si farà una posizione degna a quegli uomini benemeriti che fanno parte del Corpo del Genio civile; ma il fatto sta che questa grave questione, malgrado le istanze replicate della Commissione del bilancio, non s'è mai potuto nè esaminare, nè discutere massime sotto lo aspetto ultimamente e chiaramente spiegato, quantunque con brevi parole, dall'onorevole mio amico Valerio, cioè sulla necessità della specializzazione dei servizi.

Io vorrei che ognuno riflettesse seriamente sull'importanza pratica della questione. Per me, se il personale applicato al servizio idraulico non viene con un provvedimento legislativo specializzato, credo che difficilmente potremo difendere i territori dalle inondazioni, come difficilmente senza le specializzazioni di altri servizi potremo provvedere convenientemente al buon andamento di altri rami della pubblica amministrazione.

Ma vi è di più: nel 1865 abbiamo fatto una legge sulle opere pubbliche; la discussione fu affrettata e breve, è vero, ma pure la legge fu adottata per tutto il Regno. Nel 1866, dopo la guerra, si è estesa questa legge alla Venezia, come le si sono estese molte altre leggi. La legge sulle opere pubbliche però fu estesa nominalmente alle provincie venete, perchè, come nel 1865, così posteriormente, le disposizioni relative alle opere idrauliche richiedevano, per la

loro applicazione effettiva, appunto quelle classificazioni che furono indicate dall'onorevole Lovito. Sono atti del potere esecutivo, ma ordinati dalla legge per modo che essi stessi hanno carattere di atto legislativo.

Non si è fatto nulla, e si è aspettato due o tre anni. In che condizioni rimasero allora le provincie venete? In una condizione anormalissima; erano, in materia idraulica, quasi senza legge.

Infatti vi era una legge generale che abrogava le leggi precedenti; ma la legge nuova non era e non poteva essere eseguita. Per la sua esecuzione fu studiato e presentato alla Camera un disegno di legge. L'argomento fu trattato larghissimamente, gli studi erano stati accuratissimi; ma, mi sia permesso di dirlo, il Ministero non ha punto nè poco insistito perchè questa parte importantissima della nostra legislazione fosse completata ed eseguita. La Commissione generale del bilancio, io lo ricordo, non ha mancato, in tutte le relazioni che si sono presentate da quattro o cinque anni a questa parte, di ricordare alla Camera questa lacuna, e di sollecitare il Governo a riempirla, ma inutilmente.

E qui mi si permetta una osservazione, e mi dispiace di non vedere al banco dei ministri l'onorevole ministro delle finanze, il quale più d'ogni altro aveva obbligo d'insistere perchè la legge fosse approvata. Quel ritardo è uno degli atti della più improvvida amministrazione che mai si possa immaginare, giacchè la conseguenza, oramai inevitabile, sarà un danno gravissimo per l'erario.

Abbiamo avuto anche una legge posteriore, la legge del 1870, con cui si autorizzò una spesa straordinaria per i guasti cagionati dalla piena del 1868, di lire 7,020,000, e con la quale una quota parte, se non erro, di circa un milione 700 mila lire venne addossata alle provincie venete. Si è ripartita la spesa? Si è riscosso, si potrà riscuotere questo credito dello Stato? Lo vedremo quando verrà in di-

scussione il bilancio definitivo, ma io credo che anche questa legge finirà per essere senza una completa esecuzione.

Ma sapete voi, o signori, che con questi ritardi si è recato un danno gravissimo allo Stato? In questo caso si è veramente abbandonato l'interesse dell'erario, e se mai si volesse farne valere le ragioni, si dovrebbero mettere le provincie venete in una condizione ben difficile.

Ond'io credo che a quelle provincie si dovrà tenere conto di questo ritardo. Quando per colpa dell'amministrazione si ammucchiano le imposte di parecchi esercizi, è ingiusto di pretenderne il pagamento dai contribuenti immediatamente: ma qui vi ha qualche cosa di ben più grave. Trattasi di una imposta speciale gravissima, che viene a colpire un perimetro determinato di territorio, e ad aggravare popolazioni le quali dal 1868 a questa parte hanno sofferto per le inondazioni danni veramente enormi, ed io non so come si potrà richiedere dal Governo il contributo loro imposto da una legge che non ebbe la sua completa esecuzione.

Ecco, signori, in qual modo si getta il danaro dello Stato!

Se invece le leggi si fossero fatte a tempo e classificate le opere e risolte le questioni, la legge avrebbe avuto i suoi effetti, i contribuenti avrebbero pagato a tempo le loro quote, e la sistemazione degli argini e la loro custodia si sarebbe fatta meglio che non si è fatta nell'ultima piena, e forse non si sarebbero avuti i danni che si sono dovuti soffrire.

Voci a sinistra. È un'accusa.

Depretis, *relatore*. Sono fatti che l'onorevole ministro non può contestare.

Per me credo che la Commissione generale del bilancio non abbia mancato di fare il suo dovere, ma pur troppo molte volte i suoi suggerimenti sono messi in disparte. Si spera forse che vengano dimenticati. Ma io sono un po' ostinato e non dimentico, e finchè resterò in questa Camera, non mancherò di ricordare i suggerimenti, e gli eccitamenti, e le

osservazioni fatte dalla Commissione del bilancio onde migliorare l'amministrazione dello Stato.

Ma vi è un'altra questione importantissima. La legge sulle opere pubbliche impone al potere esecutivo l'obbligo di stabilire le norme da osservarsi nella custodia delle opere idrauliche. Le disposizioni dell'articolo 125 sono chiarissime.

Ora, quand'è che venne pubblicato il regolamento per il personale di custodia e per le spese idrauliche in caso di piena? Fu pubblicato il 15 febbraio 1870. Questo regolamento mi si disse essere stato molto studiato; ma io credo che potrebbe essere migliorato, massime in questo senso, che una perfetta uniformità nelle discipline amministrative in fatto di opere idrauliche non credo che sia utilmente applicabile a tutte quante le provincie del Regno. Io credo che, spendendo meno, si può provvedere meglio alla custodia delle opere idrauliche. In questa materia può applicarsi molto bene il proverbio, che ne sa più un matto in casa sua che un savio in casa altrui.

Ora io vedo che si è fatto un passo in questa materia. Difatti, con questo regolamento si diede una certa larghezza di facoltà ai prefetti. E si fece bene. Il prefetto sempre in contatto con gli elementi locali, con la Deputazione provinciale, coi sindaci, con gli interessati nei consorzi, anche per le opere di terza categoria, giacchè, dove questi consorzi sono costituiti stanno sotto la sua tutela, il prefetto insomma è in grado, meglio di ogni altro, di conoscere i bisogni delle popolazioni, di sapere quali sono i provvedimenti reclamati, quali le mutazioni avvenute nei corsi d'acqua, quali le condizioni degli argini. Ebbene, si è fatto un passo; ma non si è fatto abbastanza.

Per esempio, la divisione delle arginature nei diversi tronchi, la pianta organica pel personale di custodia, secondo il regolamento, è attribuita al potere centrale, al Ministero.

E noi abbiamo sentito che questo lavoro ha richiesto molto tempo: tant'è che l'onorevole ministro mi dice che è

finito appena adesso. Ora dal 15 febbraio del 1870 al gennaio del 1873 sono passati tre anni. Io ritengo che si sia impiegato troppo tempo, e che se questo lavoro si fosse affidato agli ingegneri capi delle diverse provincie ed ai prefetti, questo lavoro si sarebbe molto più facilmente, molto più celeremente compiuto e fors'anche si sarebbe fatto assai meglio. Il ministro potrebbe esigere di averne comunicazione, come delle nomine dei custodi che sono pure fatte dai prefetti, e basterebbe.

Io credo insomma, senza entrare in maggiori particolari, che si potrebbe fare assai più nel senso di dare maggiori attribuzioni alle autorità provinciali in questa come in altre parti delle disposizioni di questo regolamento.

La nomina del personale di guardia ognuno può facilmente comprendere che è di una importanza capitale per la difesa delle opere. Ora è già stato detto dall'onorevole Ghinosi, e la Commissione deve ripetere con più amichevoli parole le sue raccomandazioni all'onorevole ministro di pensare seriamente perchè il personale superiore delle provincie idrauliche sia in numero sufficiente, capace, e perchè non voglia ad ogni momento rimuoverlo dal posto. Dall'esposizione che ha fatto l'onorevole ministro pare che adesso voglia entrare in questo sistema.

Ma io torno a ripetere che, senza un provvedimento sull'organizzazione stessa del Corpo del Genio, e soprattutto, badate bene, senza sistemare per modo l'amministrazione centrale che da essa possano partire rapidamente tutti gli impulsi necessari, sì che si possa provvedere a tempo; senza di questo, tutto il resto dell'ordinamento resterà difettoso.

Io, per spiegare il mio concetto, debbo citare un fatto o, se volete, un'ipotesi che è veramente un po' singolare. Non dirò dove sia avvenuto nè quando, poichè non ha poi troppa importanza. Ebbene si compie un progetto tecnico, il progetto viene approvato, si fanno gli appalti e si manda il contratto per la sua approvazione; si aspetta una quindicina

di giorni, un mese, ed in capo a tutto questo tempo il contratto torna alla prefettura. E sapete perchè? Perchè mancava una indicazione che poteva esprimersi con una parola. La si poteva domandare col telegrafo; invece si fecero viaggiare per un migliaio e più chilometri alcuni chilogrammi di carta. Un uomo che sapesse quanto importi che queste sorta d'affari siano sbrigati sollecitamente, un uomo che avesse pratica di questi affari, non l'avrebbe fatto.

Vedo che l'onorevole Cavalletto...

Cavalletto. Come c'entro io?

Depretis, *relatore.* Ma mi pare che faccia dei segni... (*Si ride*)

Maldini. Egli è d'accordo.

Depretis, *relatore.* Ma c'è qualche cosa di più. Il regolamento riguardante il personale di custodia delle opere idrauliche ha la data del 15 febbraio 1870: quando furono nominati i custodi, sotto-custodi e guardiani? Io conosco qualche territorio, abbastanza importante, dove non furono nominati nel 1870, non nel 1871, non nel 1872, ma furono nominati solamente nel 1873, cioè dopo tre anni dalla pubblicazione di esso. Io domando se questo si chiama avere un sistema di amministrazione, se questo può dirsi amministrare, perchè, in fin dei conti, l'obbligo principale del Ministero è di provvedere perchè le leggi e i regolamenti siano eseguiti.

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Il ruolo ultimo è fatto adesso. Tutti i posti, secondo i precedenti ordinamenti, erano occupati.

Depretis, *relatore.* Mi scusi: nella mia provincia non è stato nominato ancora un solo guardiano. Sento che in altre provincie il loro numero è insufficiente. Lo stesso signor ministro ha detto che è stata argomento di lunghi studi la divisione dei tronchi, e che adesso dovevasi procedere alla nomina del personale. La stessa Commissione del bilancio ha dovuto far notare che bisognerebbe aumen-

tare evidentemente il capitolo quando questo benedetto regolamento del 1870 avesse avuta la sua piena esecuzione. Di questo certamente il signor ministro attuale non avrà tutta la colpa; egli avrà trovato l' amministrazione male avviata, avrà fatto il possibile per migliorare questo stato di cose; ma mi permetta che io gli dica che il fatto è gravissimo, che il fatto è incontestabile, e che i danni accaduti debbono in parte attribuirsi alla mancanza di sistema ed alla lentezza con cui si è provveduto all'esecuzione delle leggi e dei regolamenti.

Io potrei addurre dei casi molto dolorosi, ed ho la convinzione che, se fosse stato organizzato il personale di custodia, forse non si sarebbero salvati gli argini, perchè la piena è stata troppo inaspettata e troppo straordinaria e gli argini in molti luoghi non potevano resistervi, ma si sarebbe fatto la difesa per modo che il danno sarebbe stato meno grave; e, se non le proprietà, almeno si sarebbero salvate le persone, e meno vittime avremmo a deplorare.

Io spero adunque che l'onorevole ministro procurerà di affrettare per quanto è possibile l'organizzazione del personale di custodia, e che farà in modo che il personale superiore delle provincie idrauliche e per capacità e per numero sia talmente composto da affrettare la compilazione dei progetti che purtroppo occorrono perchè queste ultime piene hanno posto in evidenza molti difetti delle opere idrauliche.

Dopo questo a me non resta che fare brevissime osservazioni sopra due punti che mi pare non si possano passare sotto silenzio.

Io non so se avrò bene inteso l'onorevole ministro; mi pare che egli abbia detto che durante la piena si sono fatti tanti rialzi sul soprassoglio degli argini per 320 chilometri.

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Sì, per 320 chilometri.

Depretis, *relatore*. Ebbene questo lavoro è qualche cosa, ma è poca cosa: nella lunghezza degli argini che costeggiano i nostri fiumi è poca cosa questo lavoro (che poi non può essere conservato che in piccola parte), perchè noi abbiamo 5200 chilometri di argini, secondo le statistiche che non credo intieramente esatte e che io stimo al disotto del vero. Poi l'onorevole ministro ha detto che vuole principalmente attendere al rialzo, e sta bene; ma se in alcuni luoghi può farsi un semplice rialzo in corona, vi sono poi molte opere idrauliche nelle quali l'alzamento non può farsi senza accrescerne la robustezza.

Ma quello che importa di più, o signori, è che l'amministrazione provveda e provveda seriamente, senza esitazioni, perchè nella prossima primavera non ci sia nei territori che l'anno passato hanno avuto tre inondazioni una quarta inondazione. E badi l'onorevole ministro che è già tardi: *est periculum in mora*. Se i fondi accordati al Ministero con la legge che fu votata d'urgenza dalla Camera non sono sufficienti, venga a domandare altri fondi, ed io sarò il primo ad approvarli, perchè per far presto bisogna spendere di più; ed in nessuna opera questa verità si fa più manifesta come in fatto di opere idrauliche. Il far presto costerà molto; ma si guadagnerà sempre molto. E se avessimo un'altra piena? Come si pretenderà dai contribuenti un'imposta anche differita? E che concetto le popolazioni dovranno farsi del Governo e della sua amministrazione?

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici*. Ma si fa quel che si può.

Depretis, *relatore*. Non si tratta solamente di chiudere le rotte, bisogna in molti casi rifare gli argini. Ora queste spese si possono e si debbono eseguire come in tempo di piena, perchè, se noi vogliamo compilare i progetti regolamentarmente, fare le aste senza abbreviazioni di termini, passare per la ordinaria trafila, noi non arriveremo a tempo, onorevole ministro.

Ad impedire che si proceda con sollecitudine si oppongono due ostacoli. Uno sta in ciò che il Governo si è valso troppo scarsamente della facoltà d'istituire nelle provincie idrauliche gli agenti pagatori. In quante provincie ci sono questi agenti? Io credo in ben poche; nella mia no, in altre che conosco, no. Ora l'agente pagatore, in forza di contratto che si fa per asta pubblica, è incaricato di fare le spese idrauliche in tempo di piena. Ma oramai a questo non si può rimediare. L'istituzione degli agenti pagatori esige troppo tempo per essere utili al caso da me contemplato delle riparazioni e costruzioni urgenti.

L'altro ostacolo nasce dalla disposizione della legge di contabilità che non permette i mandati in anticipazione che per lire 30,000. Ma sapete che il ministro è nella necessità di ricorrere ad espedienti che sono persino ridicoli? Per esempio, il ministro ha bisogno di mandare 300 mila lire nella provincia di Mantova? Ebbene se questa somma occorre immediatamente, bisogna spedire dieci mandati, uno in testa al prefetto, un altro in testa all'ingegnere capo, un altro in testa all'ingegnere di riparto, e così bisogna trovare poi altre sette teste sulle quali ripartire questa somma.

Io credo che col mezzo degli agenti pagatori si potrebbe provvedere in modo che le opere, quando siano urgenti, possano eseguirsi senza interruzione, ma siccome il tempo stringe, se la legge di contabilità riesce d'ostacolo, l'onorevole ministro presenti un progetto di legge tassativo, pel caso concreto, il quale permetta che, trattandosi di spese idrauliche urgenti in tempo di piene, pel caso in cui non possa ammettersi dilazione, si consenta la spedizione di mandati in anticipazione anche per somma maggiore delle 30,000 lire fissata dalla legge di contabilità.

Con simile provvedimento io credo che l'amministrazione potrà provvedere a tempo.

Dopo queste osservazioni non mi resta che ad esprimere a nome della Commissione il suo avviso intorno alla proposta

fatta prima dall'onorevole Giani, combattuta ieri dall'onorevole Cadolini, e quindi oggi riproposta, con mia meraviglia, dall'onorevole ministro.

L'onorevole ministro (io non sono sicuro di averlo bene inteso, quindi faccio le mie riserve, egli rettificherà le mie parole se avrò mal detto), l'onorevole ministro propone di prendere la somma di lire 2,453,000, che è una somma trasportata dal bilancio definitivo del 1872 al bilancio di prima previsione del 1873, ed aggiungerla alle competenze dell'anno...

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* No, no; ho proposto di aggiungere due milioni alla competenza del 1873.

Depretis, *relatore.* È proprio lo stesso. Ma io domando all'onorevole ministro, sa egli che qui si tratta d'una spesa ordinaria ed ignora quali sono le opinioni, quali i metodi sempre seguiti dalla Commissione generale del bilancio in fatto di aumento alle spese ordinarie ed in fatto di variazioni ai bilanci proposti dal ministro delle finanze?

Io sono persuaso che l'onorevole ministro avrà il consenso del suo collega delle finanze per fare questa sua proposta, tuttavia, io debbo ricordare che si è sempre seguito il sistema che queste proposte di variazioni siano inviate in iscritto alla Commissione del bilancio con le opportune giustificazioni; la Commissione le esamina, delibera e ne riferisce alla Camera.

Ora, possiamo noi ammettere il precedente, massime in fatto di spese ordinarie, che qui, senza discutere, senza sapere in che modo si voglia ripartire quest'aumento di spesa, qual parte debba attribuirsi alle opere di seconda categoria o di prima, quale in aumento dei lavori di manutenzione, quale in aumento del personale, senza alcun dato, senza indicazione delle cause di questo aumento, insomma senza saper nulla, la Commissione del bilancio e la Camera si facciano ad accettare un aumento improvvisato di 2 milioni? Io stupisco in verità che l'onorevole ministro

...so, dopo la proposta dell'ono-
...tanziata è insufficiente, e quasi
...minato questa notte lo Spirito

...dei *lavori pubblici*. Non è lo Spi-
...minato.

...Allora, mi perdoni, doveva proprio
...della votazione della spesa per le opere
...are questi due milioni di aumento? E
...Commissione del bilancio potrebbe accon-
...oma simile? Lo domanda egli seriamente?
...o i documenti, dai quali risulti in che modo
...ere e in forza di quali progetti o studi si
...ta somma?

...questa proposta evidentemente riguarda una
...dinaria e quindi non si potrebbe fare se si os-
...golamento di contabilità, che il ministro è pel
...bligato ad osservare, e che dice:

...spese ordinarie quelle che dipendono dal normale
...nto dell'amministrazione. »

...mai quest'aumento di due milioni fosse necessario
...rmale andamento dell' amministrazione, ciò che non
...o, bisogna sempre che la spesa sia esaminata dalla Com-
...sione e giustificata. In caso diverso noi del bilancio fa-
...mo una confusione senza nome. E perciò io spero che
l'onorevole ministro non insisterà nella sua proposta. Ad
ogni modo io dichiaro a nome della Commissione del bi-
lancio unanime che io non potrei assolutamente accettarla.

Ma non c'è poi nemmeno una ragione per proporre adesso
questo aumento, quand'anche il signor ministro avesse in
mano le prove della necessità di questa maggiore spesa.
Ma non abbiamo il bilancio di definitiva previsione? Non c'è
nella nostra legge di contabilità questo rimedio, se lo stan-
ziamento di prima previsione è insufficiente? Egli stesso l'ono-
revole ministro, ha manifestato il dubbio, se potrà spendere

i 14 milioni di cui può adesso disporre; è sicuro poi che ne potrebbe spendere sedici? Io credo che in coscienza non si potrebbe impegnare a tanto.

Quindi, sperando che l'onorevole ministro non insista nella sua proposta, perchè mi spiacerebbe di doverla combattere più distesamente e quindi facendo quello che il nostro presidente non desidera, mi permetterò di pregare la Camera in ogni caso di non accettarla e di riservare questa questione all'epoca della discussione del bilancio definitivo.

Ritirata la proposta dell'onorevole Mangilli, quella dell'onorevole Ghinosi per una inchiesta parlamentare è rinviata al Comitato. — Non insistendo l'onorevole ministro nella proposta di aumento, i capitoli 8 e 9 sono dalla Camera approvati nei rispettivi loro stanziamenti, pel capitolo 8 lire 1,140,800 e pel capitolo 9 lire 5,002,000.

Seduta del 16 gennaio 1873.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

Sul capitolo 84 relativo ad opere stradali nella Sardegna, dopo osservazioni e proposte degli onorevoli Parpaglia, Murgia, Asproni, Serpi e Salaris per aumento di somme e dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, Devincenzi, così parla l'onorevole Depretis:

Io VORREI potere quest'oggi operare una specie di miracolo, cioè mettere d'accordo i deputati della Sardegna, i quali hanno fatte diverse e molto gravi proposte, con l'onorevole ministro il quale ha mostrata una grandissima inclinazione a non accettarne alcuna.

Lanza, *presidente del Consiglio.* Vuol dare un acconto alla Sardegna?

Depretis, *relatore.* Pagherò io, ma i creditori mi concederanno essi stessi una mora; dunque io sarò in regola. (*Ilarità*)

Si è parlato del bisogno di nuove strade nazionali per la Sardegna. Io sono convinto che la rete stradale della Sardegna, quale fu approvata con le leggi del 1862 e con le precedenti, è ancora incompleta: ci sono ancora alcune parti dell'isola che hanno bisogno di nuove strade da farsi a carico dello Stato.

Ma io non credo che la costruzione di queste linee sia proprio d'una grandissima urgenza, da farsi *hic et nunc*, mentre abbiamo ancora molti lavori da fare per compiere la rete autorizzata con la legge del 1862; diamo compimento innanzitutto a quei lavori; questo mi pare l'essenziale.

Poi io ricordo agli onorevoli deputati della Sardegna, che hanno parlato di nuove strade nazionali di cui l'isola ha ancora bisogno, che questa stessa mattina il Comitato ha discusso ed approvato un disegno di legge che riguarda una spesa importante per nuove strade nazionali per le provincie napoletane e per la Sicilia.

Massari. Per molti milioni.

Depretis, *relatore.* Mi pare di aver detto che si trattava d'una somma non piccola.

Quando saremo alla discussione di quel disegno di legge, si parlerà, ne son certo, non solo delle provincie meridionali e della Sicilia, ma della Sardegna e di tutte le altre parti del Regno. Io qui debbo poi confermare quello che ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Intorno alle nuove strade nazionali di cui si sentisse il bisogno non fu interrogata piuttosto la provincia di Sassari che quella di Cagliari, furono interrogate tutte le provincie del Regno; tutte le rappresentanze provinciali furono invitate a costituire apposite Commissioni, e ad esporre quali erano i bisogni delle rispettive provincie in fatto di nuove strade nazionali. Io stesso, per la mia provincia, ho fatto parte di una di queste Commissioni.

Io pregherei quindi gli onorevoli deputati della Sardegna a non insistere su questo argomento, ed a rimandare la

questione ad una sede molto più opportuna, cioè alla discussione del disegno di legge stato approvato questa mattina dal Comitato.

Si è parlato delle strade comunali obbligatorie, ed a mio avviso, un po' fuori di luogo. L'esame della questione sarebbe venuto molto più opportuno al capitolo che tratta delle strade comunali obbligatorie; ma poichè se ne volle parlare per ciò che riguarda la Sardegna, io ne dirò qualche parola.

La Commissione del bilancio ha più volte affermato, ed io affermo ancora una volta, che la condizione della Sardegna, per la esecuzione della legge sulle strade comunali obbligatorie, è affatto diversa da quella di tutte le altre provincie del Regno. E, per esser breve, mi spiegherò con una formola economica.

La spesa necessaria per compiere le strade comunali obbligatorie in Sardegna, è rappresentata dalla superficie dell'isola con la quale deve proporzionarsi la lunghezza di queste strade, ma con un coefficiente d'aumento pel terreno difficile che debbono attraversare, e in molti luoghi per la inclemenza del clima.

I mezzi coi quali i comuni o i contribuenti sono chiamati poi a contribuire a queste opere sono rappresentati, con molta approssimazione, dalla popolazione. Ora, considerate questi criteri per la Sardegna comparata alle altre parti del Regno. La Sardegna ha una superficie quasi uguale a quella della Sicilia.

Voci a sinistra. Oh! no.

Depretis, *relatore*. Ho detto quasi e la differenza non è grande. Là voi avete un terreno da attraversare, che è più difficile di quello della Sicilia. Le montagne della Sardegna sono molto più difficili, più impervie, più aspre. Poi trovate in Sardegna, più che in Sicilia, il grave danno della insalubrità, la quale accresce la spesa; non dimenticatelo. Ciò per la spesa. La popolazione della Sardegna poi è il quarto circa della popolazione della Sicilia.

Dunque voi avete una possibilità di pagare la spesa, cioè la potenza economica della Sardegna che è eguale ad un quarto, ed avete la spesa stessa che è uguale ad uno.

Voi potete dunque di primo tratto vedere che l'esecuzione delle strade comunali obbligatorie in Sardegna è quattro volte più costosa che in Sicilia e in tutte le altre parti d' Italia. Fate tutte le considerazioni che volete, ma sarà impossibile il negare che la esecuzione delle strade comunali obbligatorie in Sardegna è molto più difficile che in tutte le altre parti del Regno.

Però non manca il rimedio, e il principale consiste nel riformare la legge del 1868.

E la Commissione ha già, nelle relazioni sui bilanci precedenti, manifestato questo voto, ed anche in quest'ultima sua relazione ha toccato un punto sul quale la legge meriterebbe di essere riformata, ed è che i comuni, per provvedere alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, quando posseggono beni che d'ordinario al bilancio comunale fruttano somme insignificanti, siano costretti ad alienarli ed a convertirne il prezzo nella costruzione di queste strade.

Io ho dovuto esaminare la questione un po' minutamente, e mi si sono presentati degli esempi singolarissimi. Ho trovato dei comuni ricchissimi per possedimenti territoriali, e che non avevano nel loro bilancio che poca o nessuna spesa stanziata per la manutenzione, riparazione o costruzione delle strade o per qualsiasi altra opera pubblica. È questione che merita di essere studiata e risolta.

Nelle diverse relazioni dei bilanci si sono indicate alcune altre ragioni.

Voi direte che si trova resistenza da parte dei comuni a fare la spesa di costruzione delle strade comunali obbligatorie anche dove hanno una strada provinciale o nazionale già costrutta.

Io però ho percorso una delle strade più importanti della Sardegna, quella che da Cagliari va a Lanusei ed al golfo

di Tortolì, strada eseguita attraverso alle montagne più alte dell' isola, strada che io ho trovato in perfetto stato, malgrado la difficoltà del tracciato. Ebbene vi ho trovato delle strade comunali o consorziali in costruzione; e, se in altri punti le strade non si sono eseguite, credetelo pure, la ragione principale, nella più gran parte dei casi, è la gravità della spesa di costruzione, stante le difficoltà dei luoghi.

Dunque mi permetta il signor ministro di dirgli che la Sardegna ha proprio bisogno di un riguardo e di un trattamento speciale quanto alle strade comunali obbligatorie...

(*Interruzioni a bassa voce del ministro dei lavori pubblici*).

Se l'onorevole ministro vuole che gli dica qualche altra modificazione della legge, aggiungerò che la quota di concorso nella spesa da parte del Governo bisogna crescerla. Che male c'è? La legge dice il quarto, ma se considerate le condizioni di una data regione, si trova che questa quota parte del concorso governativo non è uno stimolo sufficiente per raggiungere lo scopo che la legge si è prefisso, che male c'è che, studiata la questione, si aumenti questa quota di concorso da parte dello Stato? Ma se noi potessimo riuscire, portando dal quarto al terzo il contributo dello Stato, a far sì che le strade comunali obbligatorie si eseguissero in Sardegna, sapete chi avrebbe fatto il più grosso guadagno? Sarebbe, senza dubbio, l'amministrazione dello Stato.

Bisogna poi considerare che in Sardegna le strade comunali obbligatorie non si possono assolutamente fare in tutte quelle parti dell'isola nelle quali non si sono ancora compiute le strade autorizzate con la legge del 1862, e quindi non solo è un atto di buona amministrazione, ma un atto di rigorosa giustizia che si affretti la costruzione delle strade nazionali, aumentando per gli anni 1873 e 1874 lo stanziamento assegnato alla costruzione delle strade nazio-

A quell'epoca erano ancora vivi i reclami perchè le somme autorizzate per legge ed iscritte nei diversi bilanci non si fossero erogate.

Tanto per le strade della Sardegna, che per quelle della Sicilia e delle provincie napoletane, sentivamo allora ripetersi il lamento perchè queste leggi non fossero eseguite, e in quella relazione l'onorevole ministro dichiarava apertamente che, se nei precedenti esercizi le somme portate dalle leggi non potevano spendersi, presto queste somme non solo si sarebbero spese, ma che le strade rotabili meridionali e della Sardegna, contemplate dalle leggi del 1869 e del 1862, si sarebbero compiute tre anni prima che scadesse il termine che le leggi speciali avevano stabilito e che la spesa autorizzata dalle leggi speciali sarebbesi quindi anticipatamente pagata.

L'onorevole ministro mi fa qualche cenno di maraviglia; queste indicazioni si trovano nell'allegato alla relazione del bilancio, che è un atto ufficiale del suo dicastero.

Dunque quel che accade fu previsto ed annunziato da quasi due anni.

Quando nel 1869 si facevano sentire più vivi questi lamenti, io ebbi occasione di mettermi in comunicazione col ministro Mordini, sotto l'impressione in me recata dal modo con cui procedevano quei lavori, ed io stesso ho confortato calorosamente il ministro ad affrettare la compilazione dei progetti. Questo era il modo di sviluppare gli appalti su larga scala; questo era il solo modo di poter compiere rapidamente la rete stradale autorizzata e di far diventare i valori impiegati effettivamente utili.

I lavori infatti dopo quell'epoca progredirono assai più rapidamente che pel passato; ma ora è giunto il momento di anticipare la costruzione di tutta la rete, come fu previsto nella relazione ministeriale del 1871.

Veda l'onorevole ministro e veda la Camera qual'è lo stato attuale delle costruzioni stradali in Sardegna. Io mi

limiterò ad alcuni casi. La strada da Cagliari a Terranova va da Cagliari nel Sarrabus, poi passa vicino a Tortolì, e, seguitando il lato orientale dell'isola deve giungere a Dorgali e al golfo d'Orosei, poi per Siniscola deve metter capo a Terranova.

Ora questa strada si è incominciata da Cagliari verso i monti dei Sette Fratelli; si è cominciata pure dall'altra parte, partendo da Muravera; ce n'è un tronco cominciato a Baunei, un altro a Dorgali. Ma come volete che a questa strada si vadano ad allacciare le strade comunali? Non vedete la convenienza che, quando si è impiegato un capitale molto importante, bisogna compiere una parte continuata della linea, perchè la spesa possa essere utile?

Passiamo ad un'altra strada, quella da Lanusei a Nuoro e da Nuoro a Monti, strada anche importante che congiunge l'Ogliastra a Nuoro, e per Bitti e Monti mette capo a Terranova.

Anche questa strada è cominciata su due o tre punti, ma non c'è niente di continuativo finito. La stessa strada centrale da Cagliari a Castelsardo, che è la vera arteria della Sardegna, neanche quella è finita, quantunque vi si lavori da molti anni; anzi credo che non siasi nemmeno finito il tronco del Gocèano, al quale si lavorava quattro anni or sono.

Io non intendo censurare il Ministero; in generale il modo con cui si amministrano le spese per opere stradali, io lo ripeto, è lodevole: tuttavia, senza citare altri esempi, mi bastano quelli delle tre strade che ho indicate, le quali rappresentano una spesa di molti e molti milioni, per dimostrare il mio assunto.

Volete voi, o signori, esitare ad anticipare di qualche anno il compimento di queste strade, quando lo stesso Ministero ha previsto, annunziato e in certa guisa promesso questo anticipato compimento? Ma io credo che l'onorevole ministro a quest'ora non è più padrone della sua volontà.

Ogni anno la Commissione del bilancio chiede sulle diverse leggi speciali, una relazione dello stato in cui si trovano i lavori.

Adesso abbiamo qualche cosa di più; il Ministero ha fatto un decreto con cui stabilisce che ogni anno i capi dei diversi servizi del suo dicastero debbano fare una relazione e comunicarla al Parlamento, su ciascuna legge speciale in esecuzione. Ma siccome queste relazioni, certo utilissime, non arrivano fino al bilancio in discussione, la Commissione chiese, come fece pel passato, anche quest'anno, al Ministero dei lavori pubblici, delle relazioni speciali.

Ora, che cosa vi dicono le due relazioni che vanno unite, come allegati, al bilancio tanto sulle strade delle provincie napoletane quanto sulle strade della Sardegna? Vi dicono che si compiranno le strade prima del termine prefisso dalle leggi del 1869 e del 1862. Per le strade di Sardegna, la relazione ministeriale vi dice che per gli anni 1873 e 1874 sono impegnate 7,965,000 lire in forza di contratti d'appalto stipulati, mentre la legge del 1862 non autorizza che uno stanziamento di lire 3,300,000.

Cosa ha fatto la Commissione? La Commissione ha studiato i documenti che le furono comunicati, richiese nota dei vari contratti d'appalto, e delle scadenze contrattuali dei pagamenti a farsi. E quindi, quantunque il Ministero nello stabilire la cifra di lire 7,965,000 siasi, come dice la relazione, attenuto scrupolosamente agli obblighi dei contratti e abbia tenuto conto delle più recenti esperienze che dimostrano l'alacrità con cui procedono i lavori in Sardegna, e come gli impresari compiano le opere in minor tempo di quello fissato, per cui si accumulano le rate dei pagamenti, la Commissione, dico, fu d'avviso che i calcoli fatti dalla direzione generale dei ponti e strade erano perfettamente esatti, come conto degli impegni presi, ma potevano essere alquanto diminuiti come previsioni di cassa. Però, quantunque i dati venissero dal Ministero, la Commissione

fu d'avviso che pel ritardo nelle liquidazioni si potevano calcolare in meno lire 1,600,000, che appunto si sarebbero trasportate agli ultimi esercizi, cioè quando sarebbero state quasi compiute tutte le opere, e che bastasse di stanziar nel bilancio dei lavori pubblici degli anni 1873 e 1874 una somma di lire 3,000,000, cioè lire 1,500,000 quest'anno e lire 1,500,000 quest'altro anno, prendendo queste somme sugli ultimi due bilanci contemplati dalla legge del 1862.

Io credo fermamente che, se non si anticipa la costruzione dei tronchi ancora a farsi, si faccia un atto di amministrazione che io non esito a dichiarare pessimo e biasimevole sotto tutti i rapporti. Quindi che cosa ha proposto la Commissione? Si è attenuta ad una proposta generica molto moderata, che regolarizza fin d'ora uno stato di cose irregolare, che rimette il Ministero nella legalità che i documenti da lui stesso prodotti dimostrano essersi abbandonata, ed esprime nel modo più cortese un invito al Ministero, perchè insieme col bilancio di definitiva previsione, presenti un progetto di legge, appunto per anticipare questi pagamenti, e perchè da un lato lo Stato non sia danneggiato e dall'altro lo stesso Governo non si trovi imbarazzato in faccia agli impegni che ha preso.

È in questo senso l'ordine del giorno che io ho formolato nella relazione.

Minghetti. È un voto. La Commissione fa voti.

Depretis, *relatore*. È concepito in questi termini:

« La Commissione confida che, unitamente al bilancio definitivo di previsione, l'onorevole ministro presenterà alla Camera un disegno di legge per affrettare il compimento delle strade rotabili delle provincie napoletane e della Sardegna, anticipando gli stanziamenti autorizzati dalle leggi vigenti. »

La Commissione non volle determinare la somma. Che occorra una somma maggiore di quella autorizzata per legge è incontestabile; un aumento nel bilancio di definitiva

previsione non si può negare che sia necessario. Quale dovrà essere questo aumento lo determinerà il Ministero.

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici*. Se sarà necessario, si farà.

Depretis, *relatore*. E non si può nemmeno ricorrere al fondo di riserva, nè a quello per le spese impreviste; la spesa è prevista, può essere calcolata, non c'è ombra di dubbio.

Io spero che questa proposta della Commissione possa essere accettata dall'onorevole ministro con sicura e tranquilla coscienza, e che gli onorevoli miei amici, i deputati della Sardegna, vorranno desistere dalle loro pretese troppo categoriche e tassative; in ogni caso giudicherà la Camera.

La Camera poi a proposta dell'onorevole deputato Sebastiani, prese atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e passando all'ordine del giorno approvò lo stanziamento di lire 1,800,000.

Seduta del 24 gennaio 1873.

Presidenza del presidente Biancheri.

Discorso dell'onorevole Depretis in risposta ai vari oratori che sul titolo complessivo delle strade ferrate avevano trattato argomenti non attinenti ai capitoli del bilancio per raccomandare opere ferroviarie:

Ognuno facilmente può comprendere che la Commissione del bilancio non ha potuto trattare la questione vastissima che da due o tre giorni si agita in questa Camera. Il suo còmpito principale è quello di studiare le questioni del bilancio propriamente dette, cioè di determinare le spese dei lavori pubblici sulla base delle leggi vigenti.

Questo obbligo è diventato per la Commissione del bilancio tanto più preciso e indeclinabile che la legge attuale

sulla contabilità dello Stato prescrive, non solo per la presentazione dei bilanci di prima previsione, ma anche per la votazione dei medesimi, un'epoca fissa ed invariabile. Tuttavia la Commissione del bilancio non ha potuto dispensarsi d'esaminare tutte quelle questioni che hanno un legame con le leggi vigenti, imperocchè è pure obbligo della Commissione del bilancio e della Camera, quando il bilancio viene in discussione, di esaminare se e come le leggi sieno eseguite.

La Commissione non poteva esaminare neppure alcune questioni speciali, quantunque gravissime, che non avevano un'attinenza diretta col bilancio e l'esame delle quali doveva condurci ad una discussione troppo vasta e che non poteva essere esaurita nel termine fissato ai suoi lavori. Per queste ragioni, signori, la Commissione, con suo dispiacere, non ha potuto trattare un argomento sopra ogni altro interessante, quello delle strade progettate e non ancora sancite per legge, e delle quali il bisogno è oramai nella coscienza di tutti. Fra le quali tiene, credo, il primo posto la rete ferroviaria delle provincie venete.

Non c'è dubbio, le provincie venete hanno una scarsissima rete di ferrovie; l'Austria ha lasciato le provincie venete anche con una dotazione ristretta di strade ruotabili; giacchè le attuali strade nazionali, provinciali e comunali non furono opera di quel Governo; ma, come fu giustamente osservato, furono opera delle amministrazioni locali e frutto dei sacrifizi delle popolazioni venete.

L'anno scorso noi abbiamo provveduto ad una parte dei bisogni di quelle provincie votando cinque ponti, il cui bisogno era dimostrato urgentissimo.

Alla rete delle strade ferrate si è cominciato a provvedere con l'unico tronco della Pontebba; ma mi permetta la Camera che, senza addentrarmi nell'importantissimo argomento, io accenni tre ferrovie, l'utilità delle quali mi pare troppo evidente, e che, se non più d'ogni altra, certo al pari d'ogni altra meritano la sua attenzione.

Una di queste linee è la strada da Legnano a Chioggia sulla destra dell'Adige, strada che ha la sua importanza anche nel rispetto della difesa del paese, e che metterà in comunicazione la valle del Po coi canali della laguna veneta, che spero saranno migliorati non appena il bilancio lo consenta.

Quindi, e sotto il rispetto della comunicazione interna, e sotto quello della difesa generale del paese, questa strada mi pare che abbia una speciale importanza.

Così dicasi della strada che abbrevierebbe grandemente le comunicazioni tra quel gran porto che pure deve essere Venezia e la sua meravigliosa laguna col Tirolo italiano.

La strada da Mestre per Bassano e Primolano a Trento parmi anche una delle strade che meritano la nostra attenzione.

E infine mi si permetta di rammentare che una delle provincie venete è ancora fra le pochissime in Italia la quale non ha nemmeno un chilometro di strada in costruzione: una delle provincie per le quali non avvi nella nostra legislazione sulle ferrovie una parola che la riguardi. A me pare quindi troppo ragionevole la dimanda di un provvedimento che permetta a Belluno di congiungersi con una strada ferrata alla rete delle ferrovie italiane.

Io mi sono interdetto questo campo vastissimo, che mi sono permesso di chiamare il campo sterminato dei desiderii, ma in una grandissima parte dei casi è pur anche il campo dei bisogni e delle più legittime dimande.

Se io volessi, o signori, soltanto abbozzare colla massima rapidità questo vasto argomento, dovrei fare il giro delle Alpi da Cuneo all'Isonzo, e ad ogni tratto, o signori, nelle valli alpine io dovrei ricordare un progetto di ferrovia, e non solo per rannodare le valli alle pianure, ma anche per mettere in comunicazione tra di loro i siti i più importanti delle prealpi; ovunque abbiamo progetti, desiderii manifestati, conati intelligenti della locale iniziativa.

Compiuto il giro delle Alpi dovrei esaminare le linee che possono fare complemento utile alla rete della valle del Po, e poi fare tutto il lunghissimo giro della catena degli Appennini, cominciando dalla strada, indicata dall'onorevole Cerroti, da Cuneo pel colle di Tenda e Ventimiglia, che appunto offrirebbe un nuovo sbocco verso la frontiera francese, strada la cui importanza nessuno può disconoscere. Ma qui pur troppo, come in molti casi, incontriamo l'ostacolo finanziario: trattasi di una spesa di circa 20 milioni necessari per compierla.

Se proseguo il mio rapido esame di tutte le traversate dell'Appennino, io ne trovo non poche, progettate e difese con plausibilissime ragioni.

Per dare uno sfogo sufficiente al solo porto di Genova, se ne propongono altre due, cioè un nuovo passaggio dei Giovi, che assicuri gli sbocchi di quell'importantissimo centro del nostro commercio marittimo, ed una linea che pel Bisagno e per la valle di Trebbia unisca Genova a Piacenza con tracciato più breve, una terza poco lungi che da Chiavari sale a Cento Croci per discendere a Parma. Poi, appena passata la strada ormai decretata dalla Spezia a Parma, per la quale io lodo sinceramente il signor ministro d'aver presentata una legge che permette di compiere la più difficile delle opere, cioè il traforo del colle del Borgallo, dopo questa, o signori, vi sono progetti per la traversata dell'Appennino da Modena e da Reggio; poi, passata la ferrovia della Porretta, abbiamo i progetti da Imola, da Forlì, da Faenza alla Toscana. Poi vengono le linee progettate da Fano all'Umbria; più innanzi ancora altre traversate dell'Appennino.

Insomma, se io volessi esaminare questi diversi progetti di ferrovie della penisola, e scendere poi nell'isola di Sicilia, dove ce ne sono parecchi interessantissimi, poi risalire lungo il Tirreno e darvi conto di tutti gli utili complementi proposti, io dovrei trattenere la Camera molto più

di quanto lo permette la condiscendenza dell'onorevole nostro presidente, il quale ha pur troppo ragione di desiderare che si ponga termine a questa discussione; ma dovrei pregare la Camera che, derogando al suo regolamento, mi permettesse di trattenerla almeno per due sedute.

Mi conceda adunque la Camera di abbandonare questo campo, il quale non potrebbe essere oggi utilmente percorso, sul quale del resto un naturale ritegno impedisce a me di pronunziarmi, giacchè queste stesse questioni dovranno essere fra breve trattate nel seno di una Commissione di cui faccio parte, ma della quale fanno parte uomini rispettabilissimi e certo di me più competenti, dei quali desidero sentire l'autorevole avviso.

Mi permetta adunque la Camera che io limiti il mio discorso a quelle linee che sono tassativamente contemplate dalle leggi vigenti, delle quali nella relazione del bilancio io mi sono creduto in obbligo di fare l'enumerazione.

Brevi parole adunque su questa specie di *memento* dei tempi civili e di indice del progresso civile del nostro paese.

Nell'Alta Italia le leggi nostre contemplano tre nuove strade ferrate a ciascuna delle quali è dalla legge assicurato un sussidio. Io non farò che accennarle, indicando, e di volo con una sola parola, il motivo per cui la Commissione si è creduta in dovere di chiamare su di esse l'attenzione del Ministero e della Camera.

L'una è la ferrovia per la valle d'Aosta. La legge accorda a questa ferrovia un sussidio di tre milioni e 500 mila lire, ma il sussidio non è ancora stato stimolo sufficiente alla costruzione della linea. Manca il costruttore soltanto, giacchè, costrutta la linea, la legge provvede già al suo esercizio, avendone obbligo la Società dell'Alta Italia.

Per questa linea io non posso parlare a nome della Commissione, che non prese una deliberazione a questo riguardo, ma parlo come cittadino e come deputato, e dico che ragioni dell'ordine il più elevato consigliano al Governo che,

se con un sacrificio ragionevole anche elevando il sussidio di lire 3,500,000 decretato per legge si potesse ottenere di assicurare la costruzione di quella linea, farebbe opera savia.

Vengo alle altre due strade: una è la ferrovia da Cuneo a Mondovì, utile complemento della rete subalpina; l'altra è la linea da Bra a Carmagnola.

Poco dirò della prima, perchè, come fu notato nella relazione, pare ci siano delle trattative in corso per farne solamente una parte, e, se si potesse anche compierne una parte, dividendo il sussidio in proporzione del valore delle opere che si vogliono compiere, io credo che il Governo farebbe bene ad acconsentirvi. Dico di più che, se per eseguire l'opera intera si trattasse di aggiungere qualche tenue aumento alla somma già autorizzata per legge, anche in questo caso, per le stesse ragioni, quantunque meno importanti di quelle che militano per la linea della valle di Aosta, io consiglierei ancora il Governo di concederlo.

Riguardo alla linea da Bra a Carmagnola, la Commissione aveva un preciso dovere di ricordarla. Le disposizioni della legge fissano un termine entro il quale questa linea può essere costrutta, senza ricorrere ad una legge, senza nemmeno cercare un nuovo costruttore nè un concessionario, e il compenso ossia la spesa è prestabilita e autorizzata. Il costruttore della linea di Cuneo è obbligato per legge, quando il Governo lo richieda nel tempo che gli fu prefisso per eseguire la linea principale della ferrovia di Savona e sua diramazione, è obbligato, dico, a compiere anche questo tronco da Bra a Carmagnola. E siccome il termine è bensì scaduto coll'anno, ma, credo di pieno accordo, prorogato di alcuni mesi, era debito della Commissione di ricordare questa scadenza prossima affinchè il potere esecutivo provvedesse.

Vengo ora alla linea sulla quale ha detto così eleganti parole l'onorevole Solidati e della quale ci ha intrattenuto ieri l'onorevole Cerroti.

Sull' importanza della linea non occorre che io faccia parola; piuttosto debbo osservare che per questa linea, come per due altre di cui parlerò in seguito, si ha già nelle leggi l'autorizzazione, già stabilito è il sussidio e fissato l'onere a cui deve sottoporsi lo Stato per la sua costruzione.

Nella legge è stabilito pei due tronchi la sovvenzione annua di lire 3,350,000, e, quando il Governo trovi chi assuma di costruire questa linea alle condizioni volute dalla legge, io credo che egli sia non solo autorizzato, ma che, se non vogliamo che le leggi scritte sieno parole inefficaci ed inutili, egli deve concederla. Ma il ministro ci dice che nessuno si è offerto di costruire l'intiera linea, e che solo si è presentata una domanda per una parte della linea stessa; io mi unisco agli onorevoli Cerroti e Solidati per raccomandare al Governo di vedere se trova modo di affidare tutta intera la concessione di questa strada e di dare così esecuzione alla legge.

Io non posso esaminare le molte considerazioni svolte dall'onorevole Cerroti intorno all' importanza militare di questa, come in generale delle nostre ferrovie. Io dissi già che questo argomento desidero vederlo trattato da persone di me più competenti, e quindi non entrerò in materia; mi permetterò solo di fare un'osservazione, ed è che l' importanza militare della linea di cui parliamo mi pare che non sia più la stessa nell'epoca attuale, in cui abbiamo il possesso di Roma non solo, ma abbiamo dinanzi alla Camera un disegno di legge il quale, unendo la linea aretina alla sanese, promette di abbreviare di circa 70 chilometri la distanza tra Bologna, Firenze e Roma, e quindi tra quel punto comune di Roccasecca a cui mira anche la linea accennata dall'onorevole Cerroti. Questo però non toglie che questa linea sia certamente più sicura, e del resto è anche importante per le popolazioni, soprattutto per quelle che stanno nella valle del Liri, le cui risorse, quando sieno

aiutate e sviluppate da questa linea, possono aumentare considerevolmente.

Nulla dirò della linea da Termoli a Campobasso, giacchè l'onorevole Mascilli ha riconosciuto inopportuno un esame qualunque di questa questione in questo momento, ed ha dichiarato che egli era contento di attendere il risultato degli studi che si fanno dal Ministero. Io non sarò più esigente degli onorevoli deputati della provincia di Molise.

Quanto alla linea Popoli-Aquila-Termoli, anche su questo punto io non farò altro che unirmi al deputato Solidati ed ai suoi colleghi per raccomandare al Governo che solleciti la costruzione del tronco da Aquila per Antrodoco a Terni. Riconosco che questa è la parte più difficile della linea; ma la difficoltà non dispensa la Società dall'adempiere agli impegni assunti a termini del suo contratto, ed io ho sentito con piacere ancora una volta l'onorevole ministro dichiarare che il Governo ha una sola norma in quanto alle ferrovie autorizzate per legge, ed è questa: far sì che la legge sia eseguita.

Dirò due parole di volo sulle varie strade delle provincie meridionali.

Quanto alla linea Candela-Ponte Santa Venere-Fiumana di Atella, il Ministero ha presentato un disegno di legge, che io non conosco, e sul quale riservo quindi il mio giudizio; potrebbe anche darsi che, mentre si prende un provvedimento per sè stesso utile, la si facesse in modo da non meritare interamente l'approvazione della Camera.

Venendo poi alle altre linee, io non posso che dichiarare che mi unisco volentieri, e mi sottometto ad essere ancora una volta chiamato confederato, in una questione ferroviaria, coll'onorevole Bonghi.

L'interpretazione che l'onorevole ministro, mi permetta che io glielo dica, vorrebbe dare alle disposizioni della legge che riguardano i tronchi da Giulianova a Teramo, da Lucera a Manfredonia, da Zollino a Gallipoli, da Taranto a

Brindisi e, quantunque nessuno ne abbia parlato, mi si permetta anche di aggiungere da Palermo a Trapani, non sono perfettamente conformi, secondo me, a quello spirito di equità, di giustizia, di lealtà e di buona fede che il Parlamento non deve mai dimenticare quando trattasi di applicare una legge di questa natura. (*Bene! Bravo!*)

Quale è la disposizione di legge che riguarda questa linea? Quale ne è il senso, lo spirito? In che modo la legge stessa deve essere interpretata? Comincierò dalla più dimenticata, dalla linea da Brindisi a Taranto.

La legge relativamente a questa linea si esprime in termini tali da non potersi mettere in dubbio che il legislatore ne voleva la costruzione.

Infatti l'articolo 22 della Convenzione che fu approvata colla legge del 25 agosto 1863 dice:

« Il Governo potrà con decreto reale ingiungere alla Società la costruzione e l'esercizio di una linea da Taranto a Brindisi. »

« Ciò avvenendo (qui viene la determinazione del corrispettivo) anche questa linea s' intenderà concessa colle identiche condizioni di questa Convenzione ed annessovi capitolato. »

A questa linea che fu così compresa nella rete calabro-sicula la Convenzione di cui parliamo assicura una garanzia di 14,000 lire il chilometro, la quale garanzia poi viene diminuendo quando si sia ottenuto un prodotto lordo di 12,000 lire a chilometro, giusta una scala mobile che tutti conosciamo.

Ma qui, signori, noi vediamo chiaramente che per questa linea il legislatore ha concessa la stessa garanzia che per il resto delle ferrovie calabro-sicule. Esso ha dato al potere esecutivo la facoltà d' ingiungere al concessionario della rete generale la costruzione anche di questo tronco.

Ora, io domando se il legislatore abbia stabilito il corrispettivo e se abbia dato al potere esecutivo questa facoltà

credere; il le-
domando perchè
facoltà? Tutti lo
voluta eseguire, o,
gente, non si è potuta
1868, e, dopo molti pe-
ale, il Parlamento fu co-
di concessione e a fare un
zione di una sola parte della
che doveva essere tutta com-

il primo contratto, ed al primo con-
uno dei suoi alleati, abbiamo affidato
fait, cioè a corpo e con un corrispet-
una parte sola della rete delle ferrovie
per l'altra parte come abbiamo provveduto?
veduto in un modo, a mio avviso, assai mi-
stanziando nel bilancio dello Stato la somma
facendo eseguire la linea colle norme ordinarie
strazione. Ci abbiamo perduto noi? Io credo che
guadagnato, perchè non evvi concessionario nè ap-
tore che eseguisca una strada ferrata senza un corre-
ttivo che rappresenti l' interesse, e sempre abbondante,
anto più abbondante lo può ottenere dalla condiscendenza
del Governo, dei capitali che impiega nella costruzione.

L'onorevole ministro deve egli stesso essere persuaso che i 634 chilometri della rete ferroviaria già concessa alla Società delle calabro-sicule, e che adesso si eseguiscono direttamente dallo Stato, quantunque comprendano la parte la più difficile della linea stessa, quantunque la prima parte della rete comprendesse invece la parte più facile, tuttavia questa seconda parte della rete noi riusciremo a compierla con minore dispendio di quello che ha fatto lo Stato per la prima. E questo stato di cose ci conduce a questa conseguenza, che se noi avessimo dovuto eseguire il contratto,

come era contemplato dalla legge del 1863, il tronco Taranto-Brindisi ci sarebbe costato più caro, mentre sciolto il contratto di concessione, tolto di mezzo il concessionario al quale dovevamo affidare la costruzione del tronco Taranto-Brindisi, e procedendo invece alla costruzione di queste ferrovie col metodo ordinario, cioè col nuovo mezzo che la legge ha dato al Governo per compiere l'intera rete, noi potremo costruirla più a buon mercato. Ora chi mai potrebbe sostenere che, perchè nelle vicende dell'amministrazione si scioglie un contratto oneroso e si entra in un sistema migliore, si debba venire alla conseguenza che una parte della rete contemplata dalla legge si debba abbandonare?

Io quindi credo che una retta interpretazione della legge del 1863 e di quella del 1870 deve condurci a ritenere come fermo l'obbligo del Governo di costruire il tronco Taranto-Brindisi, come una parte e non altrimenti, dell'intera rete calabro-sicula.

Io capisco che in questa come in tutte le questioni di opere pubbliche, e ce lo ha detto il ministro nella seduta d'oggi, abbiamo un limite; questo sì che possiamo chiamarlo senza esitazione, le colonne d'Ercole. C'è una somma prestabilita nei piani finanziari dell'onorevole ministro delle finanze alla quale sono vincolati, colla loro rispettiva adesione, tutti gli altri ministri i quali tutti hanno accettato la legge del ministro delle finanze per le spese dei loro Ministeri; ebbene, in questa somma non ci starà forse la spesa del tronco Taranto-Brindisi. Può darsi che sia così: ma diciamolo francamente e non si cerchi di appoggiarsi a cavilli od a sofismi. Questa è la questione veramente grave, e troppo vasta e complessa perchè io mi permetta di trattarla intera e di risolverla adesso. Mi permetto solo di fare una osservazione. L'onorevole ministro ha detto più volte, ed io l'ho cordialmente applaudito, che obbligo principale del Governo in faccia alle leggi che riguardano le

ferrovie come le altre opere pubbliche, è uno solo, far eseguire la legge.

Alcuni giorni fa, rispondendo non so se all'onorevole Sebastiani o ad un altro dei nostri onorevoli colleghi che hanno presa parte alla discussione sulle ferrovie, il ministro ricordava che nella seduta precedente aveva presentato un disegno di legge per una spesa di 42 milioni per strade ordinarie e di 46 milioni per ferrovie e tutte queste spese a vantaggio delle provincie meridionali, e ciò è in gran parte vero.

Ma per me dico francamente che divido perfettamente l'opinione manifestata da parecchi dei nostri colleghi, che, quando si fa una spesa, non vado a cercare in che parte d'Italia si faccia; chieggo se ce n'è il bisogno, e non domando nemmeno in che provincia d'Italia il lavoro si faccia: per me Sondrio, Belluno in mezzo alle Alpi, l'estrema Calabria sono parti dello stesso paese, che hanno gli stessi bisogni; trattasi dell'interesse generale dello Stato, dunque dico: si provveda. (*Bravo!*)

Ma il Governo eseguisce la legge?

Forse il Governo non avrà potuto eseguirla, ma in atto la legge delle ferrovie calabro-sicule, per dirne una, non è eseguita. E le parole dette dall'onorevole Sella, quando ha presentato questa legge dei 46 milioni per le calabro-sicule, lo dimostrano, perchè l'onorevole Sella si è affrettato a dichiarare, per assicurare la Camera, e forse anche più per assicurare i molti interessi che ci sono, e ci devono essere, fuori di questa Camera, che questa spesa di 46 milioni non doveva stanziarsi subito nel bilancio, ma che si rimandava ai bilanci lontani. Io non ho ancora visto il disegno di legge, e non so in quali bilanci questa spesa sia ripartita: ma io ho qui, dinanzi a me, un piccolo articolo, semplicissimo della legge del 28 agosto 1870, che è l'articolo 9, il quale si compone di queste poche parole: « La costruzione delle strade ferrate di cui sopra (e sono le calabro-sicule) dovrà essere compiuta nel 1874 ».

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Ne discuteremo all'articolo.

Depretis, *relatore.* Scusi, mi pare che l'argomento è opportuno anche adesso, perchè trattasi appunto di eseguire questa legge. Dunque la linea Taranto è autorizzata per legge, e non sono irragionevoli le istanze che quelle popolazioni vi fanno.

Io ho sentito citarsi una visita che l'egregio nostro presidente ha fatto alla città di Taranto; egli avrà sicuramente sentito a parlare della ferrovia...

Presidente. È verissimo.

Depretis, *relatore.* L'onorevole Rattazzi vi è pure andato a fare una visita. Io ci sono andato, con parecchi colleghi, che facciamo parte di una stessa Commissione: vi andammo come privati per visitare il mare piccolo e il meraviglioso porto di Taranto e non abbiamo potuto sottrarci alla gentilezza impareggiabile di quella popolazione: ma qual'è l'argomento principale dei loro discorsi, quale il principale desiderio? Quello di veder questa strada attraversare le loro campagne in parte assai floride, e che possono diventare tutte floridissime, e potersi mettere così in comunicazione più diretta con Brindisi e con Lecce, senza percorrere quell'enorme angolo di una strada che da Taranto va a Bari e poi discende da Bari a Brindisi. La linea diretta non deve poi presentare grandi difficoltà, e parmi che con 14,000 lire al chilometro di garanzia, che è la garanzia che si dà alla rete delle calabro-sicule, se il ministro fa un programma ed apre un appalto troverà facilmente anche dei concessionari. (*No! no!*)

Io credo di sì.

Ad ogni modo l'obbligo di compiere questa strada a me non pare dubbio.

Non dirò nulla della costruzione della strada da Palermo a Trapani, perchè mi pare che sono ancora vertenti le trattative nell'isola di Sicilia per riuscire a questo scopo. Ma parlerò delle altre linee da Teramo a Giulianova, della linea di Manfredonia, di quella da Zollino a Gallipoli.

Quanto alla linea di Teramo, io non dubito punto che l'onorevole ministro la desideri. Si può diventare ministro, ma non si cessa per ciò d'essere uomo, uno dei principali proprietari, ed infine una delle notabilità più distinte della provincia di Teramo; è quindi naturale che egli desideri il compimento di questa linea. La strada non deve costar molto; è una delle poche sulle quali non ho notizie sufficienti; e quindi nulla di preciso posso dire: ma, certo, con una trentina di chilometri si viene a congiungere il capoluogo, che è Teramo, colla ferrovia adriatica, e la spesa non può essere molta.

Io, a dire la verità, non so capire come ci possano essere dei capoluoghi di provincia, i quali non abbiano una strada ferrata per congiungersi colla rete generale.

Ma c'è poi una ragione di più; c'è uno dei migliori argomenti che devono spingere il Governo a facilitare la costruzione di questa strada, ed è questo: che la provincia di Teramo tiene proprio il primo posto tra le provincie italiane, pel modo con cui ha inteso ed applica la legge sulle strade comunali obbligatorie. Io me ne dovetti accorgere dal numero e dalla entità dei sussidi già decretati: e ciò vuol dire che la ferrovia sarà produttiva.

Ma veniamo alla questione pratica, alla questione pecuniaria che si riferisce a questa strada. Qual'è il sussidio che il Governo ha voluto dare a queste tre strade?

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Quattro, non tre.

Depretis, *relatore.* Prima erano quattro, adesso sono tre.

Il Governo ha detto: abbandonerò a vostro favore le multe in cui è incorsa la Società delle strade ferrate meridionali, e la somma sarà ripartita in ragione dei chilometri da costruire. Sembra poi che il Governo credesse che queste multe gli fossero dovute e che consistessero in una somma cospicua. Era così persuaso che gli fossero dovute, che ha sostenuto in giudizio le ragioni del Governo. Se non che *habent sua sidera lites*, ed il Governo, secondo il suo solito, non ebbe le stelle propizie.

Ma perchè al Governo è fallito questo mezzo su cui faceva assegnamento, cessa forse in lui l'obbligo di sussidiare quelle strade?

Non lo credo. Il recedere da quest'obbligo sarebbe lo stesso che far fare al Parlamento un'azione poco onesta, cioè fargli pagare un debito con un credito inesigibile. Se volessimo pagare i nostri debiti con crediti inesigibili, si darebbe corso ad una carta che sarebbe veramente la peggiore di tutte. Questa strada adunque non deve essere abbandonata, mentre la provincia è pur disposta a fare la sua parte di sacrifizi. Noi facciamo questione per vedere chi deve prendere l'iniziativa e dare l'impulso. Io dico che deve cominciare chi vi ha maggiore interesse.

L'onorevole ministro crede che il maggiore interesse sia da parte della provincia, ed io credo che il maggiore interesse si trova da parte della nazione. È un mio modo di vedere. Se si dicesse: abbiamo perduto quella somma su cui facevamo assegnamento, ma ve ne diamo un'altra, vi diamo tanto, e dirlo chiaro, allora capirei il ragionamento del ministro, ma non capisco il contegno usato che non dà ai corpi morali interessati un criterio qualsiasi per indovinare quel che debbono fare.

L'onorevole Bonghi ha detto che l'iniziativa dei corpi morali e dei cittadini non è uguale in tutte le parti d'Italia. Ed è vero, e non dobbiamo maravigliarcene. Dio buono! Siamo insieme da una diecina d'anni e sappiamo che le varie provincie d'Italia si trovano in una condizione economica molto diversa fra loro. In fin dei conti io dico che in fatto d'opere pubbliche l'obbligo preciso, sostanziale del Governo è di far sì che nella viabilità sieno pareggiate tutte le provincie dello Stato. Ecco il suo còmpito, il suo programma, la sua bandiera.

Ed aggiungo che nelle condizioni in cui si trovano alcune parti d'Italia, còmpito primo del Governo è di prendere esso stesso l'iniziativa; egli deve determinare il concorso dello

Stato nella spesa, deve dichiarare quale sussidio intende dare, poi dire ai corpi morali, dire alle popolazioni: badate, io ho fatto la mia parte, se intendete i tempi nuovi, fate la vostra.

Voci. Bene! Bravo!

Depretis, *relatore.* Allora capirei.

Andiamo un po' più avanti. Il ministro dà delle buone speranze per la linea Lucera-Manfredonia; sono 55 chilometri di strada, che costeranno dai 3 ai 4 milioni; so che si sono votati dai corpi morali dei sussidi importanti, e siccome sento dire che sono aperte trattative colla Società delle ferrovie meridionali, possiamo sperar bene. Ma io dovrei dare lo stesso consiglio al Governo e fare lo stesso ragionamento che per la strada di Teramo, cioè che il Governo stabilisca qualche cosa onde si possa venire ad una conclusione.

Ma veniamo alla ferrovia Zollino-Galatina-Gallipoli. Anche qui io debbo rammentare che quei paesi da 7 od 8 anni hanno in prospettiva questa strada, la sperano, è il loro desiderio più vivo, deve essere una specie di supplizio di Tantalo per esse, giacchè non l'hanno mai. Si discusse per alcuni anni se la linea non doveva abbandonare il tracciato di Maglie ed Otranto per ritorcersi invece per Galatina sopra Gallipoli: da ciò figuratevi con quanto desiderio quelle popolazioni attendono quella strada.

E poi quella linea costa pochissimo. Dai dati che ho veduto sono 29 chilometri, che costano soltanto 2,300,000 lire; e mi consta che le popolazioni, ossia le loro rappresentanze hanno votata una somma di 640,000 lire. Manca un milione...

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Un milione e 600,000 lire.

Depretis, *relatore.* Un milione e 600,000 lire, sta bene, e le popolazioni faranno qualche maggior sacrifizio; ma che cosa vuol fare il Governo? Non si conosce; anche adesso bisogna dire che vuol concorrere colla cessione di un credito inesigibile. E notate, o signori, che l'importanza di questa linea non può mettersi in dubbio.

Io trovo che il porto di Gallipoli, tra i porti di terza classe, è il quinto od il sesto. Gl'introiti doganali, sulla media del decennio scaduto nel 1869, i soli introiti doganali dànno un reddito di più che 400,000 lire, somma che non è superata che da quattro o cinque altri porti di terza classe e dai porti di prima classe. I diritti marittimi dànno anche una somma di rilievo; qui adunque la strada ferrata gioverebbe ad una importante quantità di affari.

Io debbo dunque appoggiare le raccomandazioni fatte all'onorevole ministro onde voglia assecondare i desiderii di quelle popolazioni, sì che non scemi in loro la fede nel Parlamento e nelle leggi; e mi pare di non domandare una cosa irragionevole sostenendo che veramente sarebbe bene che la iniziativa fosse presa dal Governo.

Dopo le risposte date dall'onorevole ministro alle domande fatte ed alle questioni che furono sollevate, io non credo di estendermi più oltre, tanto più che l'ora passa il segno consueto al quale siamo soliti di sciogliere le nostre sedute; e siccome poi ci sono ancora tutti i capitoli da discutere che riguardano le spese per le strade ferrate, non sarà difficile che a me tocchi di ritornare sopra questo argomento, e per ora pongo fine al mio discorso.

Solamente debbo ricordare l'obbligo che mi spetta di riferire anche sul capitolo 22 del bilancio.

Presidente. Su quel capitolo potrà riferire domani. Veniamo ora alla conclusione di questo titolo.

Depretis, *relatore.* Se così crede l'onorevole presidente, non mi resta che di dire il parere della Commissione intorno ai due ordini del giorno.

Io prego tanto l'onorevole Romano come l'onorevole Cerroti di non voler insistere perchè i loro ordini del giorno siano votati.

Quanto all'onorevole Romano, la sua questione verrà sicuramente discussa in seno alla Commissione di cui io sono indegnamente il presidente, e che deve trattare del riordi-

namento e della classificazione delle ferrovie. Basterà questa discussione seguita in Parlamento perchè la Commissione debba occuparsene, quand'anche non ci fosse altro documento. La parola di un deputato è un documento autorevolissimo, e la Commissione non potrebbe non prenderlo in esame.

La stessa preghiera io rivolgo all'onorevole Cerroti. Io mi unisco a lui per raccomandare al ministro di trovar modo, prima che scada il 28 agosto, di fare la intera concessione della linea da Terni ad Avezzano e Roccasecca; ma non vorrei che esponesse la sua proposta ad una votazione, a meno che il signor ministro non l'accettasse; e dico questo pel desiderio che ho di non veder rigettata una proposta che credo utile.

Io ne ho fatta una alcuni giorni fa, che credeva utilissima; ma, non avendola accettata il ministro, la Camera l'ha respinta. Ed io non vorrei che succedesse lo stesso alla proposta dell'onorevole Cerroti.

Io lo prego dunque a ritirarla. E quanto all'argomento da lui trattato lungamente ieri, egli potrà svilupparlo di nuovo nella Commissione, di cui l'onorevole Cerroti fa parte.

Del resto io non esito ad affermare che, se il ministro, nel tempo che ci resta, trova un costruttore che assuma l'impegno di costruire quella linea nei termini della legge, egli farà la concessione, perchè ne ha l'obbligo; e se non trova un costruttore, egli ne farà oggetto di nuovi studi, e verrà alla Camera con un disegno di legge.

Stando le cose in questi termini, io spero che l'onorevole Cerroti aderirà alla mia domanda e vorrà ritirare l'ordine del giorno proposto. (*Bravo! Bene!*)

Gli onorevoli Cerroti e Romano ritirano i loro ordini del giorno prendendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Depretis e dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Seduta del 25 gennaio 1873.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

L'onorevole Depretis riferisce in nome della Commissione del bilancio sul capitolo 22, intitolato: *Sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate di Società private* (Spese fisse), che era rimasto sospeso:

La mia relazione sul capitolo 22 del bilancio sarà molto breve.

La spesa che è registrata in questo capitolo riguarda il personale destinato alla sorveglianza sull'esercizio delle strade ferrate. Nell'anno 1872 era proposta per questo capitolo una spesa di 268,000 lire. Quando venne in discussione il bilancio definitivo, il ministro propose un aumento di lire 50,000, che fu accettato dalla Commissione e dalla Camera per il semestre che rimaneva del 1872, cioè per lire 25,000. Il ministro si riservò di fare l'organico e lo fece.

La somma stanziata nel bilancio, giusta la proposta della Commissione, è quella che fu rettificata e stabilita dallo stesso ministro delle finanze e che corrisponde all'organico approvato il 27 settembre 1872.

In seguito l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha trovato insufficiente questa somma ed ha proposto l'aumento di altre 35,000 lire. La Commissione ha creduto che non fosse conveniente di dipartirsi dalla cifra dell'organico stabilita, ma nello stesso tempo non esitò a dichiarare che, se l'onorevole ministro, valutando meglio i bisogni della sua amministrazione, crede conveniente di rifare l'organico e di presentare un aumento di spesa sul nuovo organico rifatto quando venga in discussione il bilancio definitivo, questo la Commissione non intende che gli sia impedito. In occasione del bilancio definitivo e dietro l'esame del nuovo

organico, la spesa di questo capitolo potrà essere rettificata. E con queste conclusioni la Commissione, stimando di avere annuente l'onorevole ministro, prega la Camera a mantenere la cifra come è stata proposta.

Dopo discussione, alla quale presero parte gli onorevoli Corbetta, Righi, Tamajo, Sormani-Moretti, Lacava, Gabelli e l'onorevole ministro dei lavori pubblici, la Camera approvò il capitolo 22 con lo stanziamento di lire 317,500.

Al capitolo 177: — *Ferrovia del litorale ligure.* — In risposta all'onorevole Cadolini il quale aveva osservato che la colpa principale del ritardo frapposto nei lavori bisognava attribuirla alle condizioni del contratto stipulato nel 1860, il quale, a suo avviso, fin dal principio aveva compromesso il regolare compimento di questa ferrovia:

I MOTIVI che possono avere indotto il conte di Cavour e i suoi colleghi a presentare quella legge potevano essere talmente gravi da far accettare un sistema imperfetto per soddisfare ad un grande interesse pubblico. Del resto i titoli di gloria acquistati dal conte di Cavour sono tali e sì grandi che, in verità, un errore amministrativo commesso durante la sua amministrazione non può certo diminuire menomamente, nè la sua autorità, nè i meriti che egli ha acquistati dinanzi all'Italia e dinanzi alla storia. (*Bravo! Bene!*)

Del resto, che quella legge sia difettosissima è innegabile. Ma dobbiamo ricordare che questa non è la sola legge che a quell'epoca, ed intorno a quell'epoca, si sia fatta con un sistema che dobbiamo condannare; abbiamo avuto poco dopo il contratto Adami e Lemmi che aveva gli stessi difetti; abbiamo avuto poco prima i contratti per alcune delle ferrovie toscane i quali erano fondati sopra un sistema da biasimare e che certo adesso noi non approveremo più. Ma tutti questi contratti, anche difettosi, furono a quell'epoca

conchiusi sotto l'impero di circostanze eccezionali che, non interamente, ma in parte scusano coloro che hanno potuto commettere un errore amministrativo.

Io poi debbo aggiungere che non si debba imputare tutto al contratto e alla legge, come ha osservato giustamente l'onorevole Gabelli; oramai l'odissea della ferrovia ligure ha lasciate tante impronte nella nostra legislazione, e tante prove, da poter affermare che le funeste conseguenze di quel contratto evidentemente non debbono attribuirsi soltanto ai difetti della legge, ma benanche al modo con cui la legge stessa è stata eseguita.

Ma io credo che non conviene che io mi dilunghi in questa storia retrospettiva, tanto più che la Camera sa essere al suo ordine del giorno una legge che tratta questo argomento speciale della ferrovia ligure.

Poniamo termine quindi al bilancio e limitiamoci alla discussione che al bilancio si riferisce, e tutte le osservazioni sul modo con cui fu condotta a termine questa costosissima ferrovia troveranno una sede più opportuna, quando verrà in discussione questo disegno di legge speciale.

Veniamo dunque alla questione dello stanziamento della somma in bilancio ed alle osservazioni fatte sul modo con cui procedono attualmente i lavori.

L'onorevole ministro, avendo in certo modo chiamato la testimonianza della Commissione, a cui ha comunicato una relazione di un ingegnere da lui delegato per visitare i lavori, io sono costretto a dichiarare quale è il convincimento che da questo documento la Commissione ha potuto formarsi.

Le osservazioni che furono fatte, meno quelle dell'onorevole Viacava, che si riferiscono ad una linea già compiuta più o meno bene, ovvero più o meno male, cioè quella di ponente e già in esercizio, tutte queste osservazioni si riferiscono alla linea di levante, e precisamente al tronco più difficile di questa linea, cioè al tronco da Sestri a Spe-

zia. Bisogna dire la verità: il ministro non può scegliere a sua posta gli appaltatori, dal momento che quest'opera si eseguisce secondo le norme ordinarie di amministrazione. Ora non debbo nascondere alla Camera che l'esecuzione dei due ultimi tronchi lascia molto, anzi lascia moltissimo a desiderare; e tant'è che il ministro si è creduto in obbligo di ricorrere alle vie giudiziali e di far intimare agli appaltatori una regolare ingiunzione.

Sta in fatto che il tracciato di una parte di questi tronchi dovette essere corretto e rifatto; sta che alcune di queste opere furono demolite o distrutte.

La posizione topografica della linea è delle più difficili; le opere esposte alla forza, forse mal calcolata, del mare, ed alle vicende atmosferiche degli ultimi mesi dell'anno scorso, che tutti ammetteranno essere state straordinarie, queste opere soffrirono grandemente, e i lavori sono in grande ritardo.

Però, dalla relazione che, come dissi, fu comunicata recentissimamente alla Commissione, risulta che quando il programma che il Ministero e gli ingegneri del Governo hanno tracciato alle due imprese venga eseguito, la linea se non potrà essere interamente compiuta ed aperta all'esercizio nel luglio o nell'agosto prossimo, come è stabilito dai contratti, potrà sempre essere aperta entro il secondo semestre di questo anno.

Sarà già un buon risultato.

Ma, per dire tutto quello che penso, con quella stessa schiettezza con cui negli anni scorsi, lo ricorderà la Camera, ho esposto a nome della Commissione del bilancio, un giudizio sull'andamento dei lavori della ferrovia ligure, ed ho manifestato dei dubbi sulle previsioni del Ministero intorno al suo compimento, dubbi che poi l'esperienza ha confermato e giustificato, non posso che invitare gli onorevoli deputati della Liguria ad unirsi a me nel rivolgere una viva preghiera all'onorevole ministro.

Nella relazione che ho ricordato si dimostra che è possibile il compimento della linea nel secondo semestre di quest'anno, e la persona che ha pronunziato questo giudizio è abbastanza autorevole e competente, perchè gli si possa prestar fede; ma credo che se il Ministero non adoprerà una grandissima energia nel far sì che sia osservato ed eseguito il programma, se non userà la più grande severità nel richiedere l'esecuzione dei contratti, se la vigilanza dell'amministrazione sull'andamento dei lavori non sarà indefessa e continua, io dubito molto che questa previsione si possa avverare.

Quindi, lo ripeto a coloro, e sono molti, che sono interessati a che questa strada sia entro l'anno compiuta, non rimane altro a fare che d'insistere presso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, pregandolo vivamente, perchè vigili attentamente e senza posa, perchè usi di tutta la sua energia e nulla trascuri onde i contratti sieno eseguiti; perchè tutto quanto vien suggerito o consigliato e proposto nella relazione comunicata alla Commissione sia osservato; per ottenere questo è d'uopo di una grandissima attività, di una grandissima vigilanza senza di che io dubito molto che la promessa del ministro possa essere mantenuta.

Questa è la sola risoluzione pratica che io prego di adottare nella presente questione.

Il capitolo 177 è approvato con lo stanziamento di lire 6,509,000.

Seduta del 27 gennaio 1873.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

Al capitolo 179: — *Ferrovia Asciano-Grosseto — Spese per lavori di compimento e per liquidazione a saldo degli accollatari.* — In risposta agli onorevoli Busacca e Nelli:

QUANTUNQUE, per un accidente impreveduto, io non abbia qui innanzi a me l'aiuto indispensabile delle cifre che riguardano questa questione, credo tuttavia, se la memoria non mi tradisce, di poter dimostrare agli onorevoli Busacca e Nelli che veramente non è il caso di proporre un cambiamento alla proposta della Commissione.

Comincierò dal dichiarare che la Commissione ed il Ministero su questa questione sono perfettamente d'accordo. Il Ministero presenterà un disegno di legge per stanziare la spesa che in parte è contemplata da questo capitolo, e basterà ristabilire nella loro integrità gli antecedenti relativi alle spese della ferrovia Asciano-Grosseto per persuadere gli onorevoli Nelli e Busacca, e in ogni caso la Camera, che la deliberazione della Commissione non è tale che possa menomamente influire sull'andamento dei lavori dei quali giustamente l'onorevole deputato di Montalcino e l'onorevole mio amico Nelli si sono preoccupati.

Ecco come stanno le cose. Io farò un riassunto, quanto mi sarà possibile, breve della storia che si riferisce alla ferrovia Asciano-Grosseto.

Come ha ricordato benissimo l'onorevole Nelli, questa ferrovia fu decretata dal Governo toscano; è una di quelle che si eseguiscono con uno di quei metodi che non sono i migliori in fatto di opere pubbliche, cioè lo Stato provvede i fondi col mezzo dell'emissione di un titolo speciale, di cui guarentisce

il pagamento degl'interessi e l'ammortamento, e un'amministrazione privata si vale di questi fondi per costruire una ferrovia.

Tant'è che nel 1870, quando tra le altre venne in discussione la ferrovia Asciano-Grosseto, la Commissione ha giustamente osservato i difetti di questo sistema, ed ha, fra le altre cose, annunziato che il Comitato *ad hoc* creato per amministrare i fondi che somministrava il Governo e che servivano alla costruzione di questa strada, non aveva ancora a quell'epoca reso i conti della sua amministrazione. Io non so se questi conti ora siano resi.

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici*. Non sono ancora resi.

Depretis, *relatore*. Difatti a me pareva che non fossero resi, perchè la diagnosi del bilancio non m'indicava questo miglioramento nella sua costituzione. (*Ilarità*).

Però debbo anche ricordare qualche altra cosa, ed è che quando questi fondi dello Stato erano amministrati nel modo che ho indicato, avvenne un fatto che dovevasi ben più vivamente lamentare da chi interessavasi alla costruzione di questa linea, di quello che possa lamentarsi adesso l'innocua deliberazione della Commissione del bilancio, ed è che i fondi destinati alla costruzione della ferrovia Asciano-Grosseto furono adoperati per tutt'altra opera e per tutt'altri servizi.

Una voce. Qui non c'è.

Depretis, *relatore*. Qualcheduno ci sarà stato, e la mia osservazione si rivolge a quell'indirizzo e sta. Esaurito il fondo ricavato dalla emissione di quei titoli, il Governo dovendo provvedere con nuovi fondi alla continuazione della costruzione di questa linea che stava a suo carico, avocò a sè stesso l'amministrazione dei lavori, e, se non erro, dal 1867 in poi le spese furono fatte secondo le regole ordinarie dell'amministrazione pubblica, le quali spese furono autorizzate prima con decreti reali da convertirsi in legge, poi all'epoca della legge del 28 agosto 1870 si venne alla Camera, si com-

pilò il preventivo di tutte le spese che occorrevano per mandare a compimento la linea Asciano-Grosseto, e si autorizzò per legge lo stanziamento nel bilancio della somma occorrente.

Dalle cifre che sono registrate nella relazione fatta in quell'epoca dall'onorevole Bonghi, e precisamente in quell'allegato che riguarda la ferrovia Asciano-Grosseto, gli onorevoli Nelli e Busacca potranno verificare che si comprendono nella spesa autorizzata tutte quante le spese di costruzione per compiere la linea in tutte le sue parti, e che si contemplò parimente il servizio degli interessi e dell'ammortamento delle obbligazioni. Quest'ultimo conto era saldato fino al 1868 e si conteggiava quindi la somma occorrente dal 1868 in avanti, cioè, il servizio delle obbligazioni per gli anni 1869-1870 e 1871. La spesa autorizzata fu di lire 6,160,000; la legge 28 agosto 1870 volle che fosse stanziata nei bilanci 1870-1871, e che servisse a compiere interamente tutte le opere di costruzione della ferrovia Asciano-Grosseto, e si facesse il servizio delle obbligazioni a tutto il 1871. Ora, al 31 dicembre 1871 noi troviamo un residuo di 2,311,000 lire, se la memoria non mi falla, ed è la somma che poteva spendersi durante l'anno 1872.

Se non che, nella compilazione poi del bilancio di prima previsione e di previsione definitiva, dell'anno 1872, fu dimenticata, non so per quale motivo, ma insomma fu dimenticata la somma che doveva servire al pagamento degli interessi ed all'ammortamento delle 36,000 obbligazioni emesse precedentemente e garantite dallo Stato, appunto per procurare i capitali necessari alla costruzione della linea Asciano-Grosseto.

Io sono lontano dall'accagionare il Governo di questa dimenticanza; dichiaro che l'amministrazione dello Stato, in fatto di contabilità, ha fatto progressi grandissimi in questi ultimi due anni, e noi abbiamo veduto l'onorevole Sella venirci ad esporre alcuni giorni fa l'ammontare delle spese

e degli introiti pochi giorni dopo che l'esercizio era chiuso; e se noi paragoniamo l'attuale nostra condizione a quella in cui ci trovavamo alcuni anni addietro non solo, ma alla condizione in cui si trovano altri paesi, i quali hanno ben più di noi una vecchia ed esperta amministrazione, è impossibile di negare un miglioramento. Ma tutto non si può ottenere da un'amministrazione più oculata: fatto sta che esiste questa dimenticanza. Ora, che cosa avviene? La Commissione del bilancio ha visto che sui residui di 2,311,000 lire, si era pagato a tutto settembre 1872, se non erro, o a tutto ottobre del 1872, poco più di un milione di lire, un milione e 43,000 lire, e che restavano 1,300,000 lire disponibili, unicamente, tassativamente destinate dalla legge ai lavori di costruzione della ferrovia Asciano-Grosseto. E siccome nemmeno è ancora stabilito che tutti i lavori di costruzione della ferrovia Asciano-Grosseto si debbano compiere nella misura fissata nel preventivo, perchè, e per la stazione di Montepescali e per quella di Grosseto vertono trattative (e questo risulta da una comunicazione fatta alla Camera dallo stesso ministro), vertono pratiche con la Società delle ferrovie romane, perchè questa spesa sia assunta da essa per la parte che le spetta, perciò la Commissione si credette autorizzata a ritenere che col milione e 300,000 lire tuttora disponibili dall'ottobre 1872, si potesse provvedere al compimento dei lavori della strada Asciano-Grosseto.

Io credo che questa somma basterà, o quanto mai la differenza sarà piccola; ma se non bastasse, allora sarà il caso di vedere se possa stanziarsi la spesa, o se invece sarà necessario di presentare alla Camera un progetto di legge, come io credo, interpretando rettamente la legge di contabilità, la quale non può applicarsi, secondo me, con l'interpretazione datale dagli onorevoli Busacca e Nelli. L'espressione della legge di *causa nuova* bisogna interpretarla secondo lo spirito generale della legge stessa, secondo la sua applicazione razionale, e fatta in modo che il potere ese-

cutivo da una parte non resti troppo vincolato, ma non sieno poi lese le funzioni costituzionali ed essenziali del Parlamento. Dunque lasciamo a parte tale questione che mi pare che il fatto escluda; se mancherà qualche somma sarà il caso allora di deliberare; intanto lo stato delle cose è questo. Il ministro delle finanze ha dimenticato di iscrivere la somma pel servizio e l'estinzione delle obbligazioni che furono emesse per la ferrovia Asciano-Grosseto. Egli aveva un mezzo, secondo me, legittimo; poteva valersi degli 8 milioni che sono stanziati sul suo bilancio per le spese d'ordine ed impreviste. Non l'ha fatto; adesso è aperto il Parlamento e non può farlo, e siccome è una spesa che si riferisce al 1872, non c'è più altro modo di provvedere che mediante una legge. Trattasi di una spesa maggiore, e le disposizioni dell'articolo 33 della legge di contabilità e dell'articolo 181 del regolamento emanato per la sua esecuzione, non ammettono altro rimedio. Ma questo stanziamento deve essere fatto perchè infine non è che una questione di regolarizzazione di cifre e di dimenticanza da correggere.

Sicchè tutta la questione si riduce a questi termini. La Commissione ha veduto che si voleva imporre sul bilancio dei lavori pubblici del 1872 una somma di 448,000 lire che non vi poteva essere iscritta, perchè il residuo iscritto nel bilancio del 1872, di oltre lire 2,300,000, riguarda unicamente le spese di costruzione della linea. Dunque era evidentemente illegale, epperciò non la poteva accettare.

Essa ha veduto poi che il servizio delle obbligazioni e per l'estinzione di esse per il 1873 c'è tutta la somma occorrente nel bilancio passivo delle finanze. Che cosa ci resta? Il servizio delle obbligazioni e la loro estinzione pel 1872. A questo provveda il Ministero con un progetto di legge e non tocchi la somma destinata ai lavori.

Così essendo le cose, io credo che la questione sollevata dagli onorevoli Nelli e Busacca cade da sè. I dubbi ed i

timori manifestati non hanno fondamento. Questa cifra sarà necessariamente rettificata.

Per conseguenza io prego la Camera di mantenere la proposta della Commissione, e di sopprimere lo stanziamento come ha proposto la Commissione.

Per consenso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici lo stanziamento del capitolo 179 viene soppresso secondo la proposta della Commissione del bilancio.

Al capitolo 180: — *Costruzione delle strade ferrate Calabro-Sicule.* — In risposta agli onorevoli Branca, Marolda-Petilli, Larussa, Zuccaro, e La Porta. — L'onorevole Zuccaro aveva presentato un ordine del giorno per invitare il Governo ad accelerare il compimento della linea suddetta, ma ad invito dell'onorevole La Porta lo aveva ritirato:

Riconosco giustissima l'osservazione fatta dall'onorevole nostro presidente, che una gran parte di questa discussione troverà sede più opportuna in quel disegno di legge che si riferisce ad una nuova autorizzazione di spesa per le calabro-sicule. Allora, massime la questione ultimamente trattata dall'onorevole Branca sul compimento dei lavori nei termini fissati dalla legge del 1870, sarà opportunissimo di discuterla, almeno sotto il punto di vista che la legge del 1870 non venga, nè indirettamente, nè direttamente, derogata con la legge stata ultimamente presentata dal Ministero.

Qui sta il nodo principale della questione.

Io mi limiterò adunque a poche parole intorno all'andamento ed al progresso dei lavori.

È innegabile che nel 1872 si è avuto un progresso notevolissimo nello sviluppo dei lavori delle calabro-sicule, forse non nella stessa misura sopra tutta la linea, poichè c'è una qualche differenza tra l'entità dei lavori che si sono eseguiti sulle ferrovie di Sicilia in confronto delle Calabresi e della Basilicata, ma questa maggiore attività nel lavoro

era più facile a svilupparsi in Sicilia, perchè i piani delle diverse linee erano precedentemente compiuti, i lavori eransi cominciati un po' prima. Tuttavia veda la Camera alcune cifre le quali daranno un'idea di questo progresso, che io non esito a chiamare lodevole.

A tutto il 1871 l'ammontare dei lavori delle intere reti calabro-sicule, come ha detto l'onorevole ministro, era rappresentato dalla cifra di lire 5,478,144. 75; in questa cifra però sono comprese le ritenute, cosicchè i pagamenti effettivi fatti, ammontano a sole 4,872,000 lire.

Ma vediamo quale è lo sviluppo invece dei lavori eseguiti nel solo anno 1871.

Nelle linee calabresi e di Basilicata a tutto il 1871, i lavori che si erano fatti non davano che la somma di 734 mila lire. Questa è la cifra che rappresenta i lavori fatti a tutto il 1871.

A tutto il settembre del 1872 sulle linee calabresi, si erano spesi circa cinque milioni; e tredici milioni sulle linee di Sicilia, compresi in questa cifra i lavori che precedentemente si erano fatti.

Adesso bisogna aggiungere le lire 5,800,000 incirca spese nell'ultimo trimestre dell'anno 1872. Io non conosco il riparto preciso di quest'ultima spesa, e nemmeno il ministro possiede adesso la cifra di questo riparto, ma, dico, facciamo un conto di riparto all'ingrosso di questi 5,800,000 lire circa, e il risultato è che nell'anno 1872 sulle linee delle Calabrie si è speso dieci volte quello che si era speso precedentemente nei 16 mesi trascorsi dalla pubblicazione della legge del 1870. (*Interruzione del deputato Branca*)

Ma l'onorevole Branca dice al ministro: voi però non avete adempiuto ai contratti; lo credo anch'io ma non lo posso dire in modo assoluto; lo diremo quando verrà quel disegno di legge che ho ricordato, perchè allora avremo i dati necessari, perocchè pagamenti, almeno in parte, si fanno dopo il compimento dei lavori.

Ho già annunziato che io dubito molto se l'amministrazione potrà compiere l'intera rete, giusta il disposto della legge, anche secondo le disposizioni dei contratti d'appalto; è un còmpito assai difficile, per non dire oramai impossibile, e basta esaminare l'entità degli appalti, le scadenze dei termini contrattuali e i pagamenti fatti per capirlo, ma io aspetto a giudicare l'amministrazione quando mi avrà esposte le ragioni per cui non avrà potuto eseguire le strade nei termini prestabiliti.

Ma, ripeto, non può negarsi che nel 1872 vi fu un progresso grandissimo in confronto dell'anno precedente. Quanto ad alcune linee che dovrebbero a quest'ora essere compite, e che non lo furono, mi giova indicare alcuni dati ed alcune cifre le quali, se non altro, dimostreranno che ci avviciniamo al compimento; e questi dati li desumo dai quadri che io stesso ho unito alla relazione e dalle cifre parziali delle spese comunicateci dal Ministero e che non ho creduto necessario di stampare per non accrescere di troppo la già considerevole mole della relazione di questo bilancio.

Ecco il risultato che si ha dalle tabelle dei contratti unite alla relazione.

A quest'ora dovrebbero essere compiute le tre linee indicate dall'onorevole Branca, e queste sono: il tronco Eboli-Contursi che doveva essere compiuto il 13 gennaio 1873.

Qui veramente io non so a che punto stiano le cose, perchè questa linea è stata appaltata per 3,108,000 lire. Al 30 settembre 1872 non si era speso che circa un quarto della somma totale, cioè 831,000 lire. In questi tre mesi si sarà speso qualche cosa di più; voglio mettere che siasi speso quasi altrettanto.

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Oh! no.

Depretis, *relatore.* Dunque evidentemente qui i lavori sono in ritardo. Ma ci saranno dei motivi, e quando verremo a discutere la legge che ho ricordata, sentiremo che

cosa ci dirà l'onorevole ministro. Qui però nel fatto il ritardo notato dall'onorevole Branca esiste: le cifre lo dimostrano.

Un secondo tronco che doveva essere compiuto un po' prima, cioè al 30 novembre 1872, è il breve, ma discretamente costoso tronco che unisce la stazione di Palermo al porto. Sono sette chilometri, e la spesa nel contratto di appalto è di 1,649,000 lire. Noti però l'onorevole Branca e la Camera che al 30 settembre si era già speso qualche cosa di più del prezzo di appalto; ciò vuol dire che questo lavoro deve essere ora o finito o ben presso al suo termine. Io non ho domandato informazioni sullo stato preciso di questo lavoro, ma queste cifre mi rivelano abbastanza che la spesa deve essere presso alla sua liquidazione.

Vengo al terzo tronco, quello da Girgenti a Porto Empedocle, il quale doveva pure essere finito prima, cioè al 30 giugno 1872. Ed anche qui trovo che si è spesa una somma abbastanza importante, e devo credere che i lavori sono presso al termine, perchè il prezzo d'appalto è di 4,500,000 lire, e al 30 settembre si erano già spesi 4,951,000 lire.

Vede dunque che per questi due contratti siamo vicini al loro compimento.

Ci sono poi altri contratti che, quanto ai termini, vengono subito dopo, e veramente c'è poca speranza che i lavori si compiano come fu convenuto.

Non si può fare in modo assoluto l'accusa all'amministrazione che la parte più difficile di queste linee, cioè le gallerie, non si sia appaltata prima che si appaltassero i tronchi che si possono compiere in più breve tempo, perchè le gallerie principali, quella di Stalletti in Calabria, e quelle di Castrogiovanni e di Lercara in Sicilia si sono appaltate prima, ed i lavori sono adesso a buon punto, e si può credere che si compiranno a tempo.

Da questo stesso quadro risulta che nell'anno 1872 l'amministrazione deve avere spiegato non poca attività, perchè

i lavori eseguiti in confronto dell'anno precedente rilevano ad una somma cospicua.

E noti la Camera, notino coloro che hanno preso parte a questa discussione nell'interesse del più celere andamento di questi lavori, che qui nella costruzione delle ferrovie calabro-sicule inevitabilmente accadrà la stessa cosa che accadde per la costruzione delle strade rotabili.

Abbiamo visto che per le strade rotabili nei primi anni non si è speso, o non si è potuto spendere che una somma assai modica, spesso non si esaurirono gli stanziamenti; adesso vediamo nelle ferrovie calabro-sicule che nel 1872, cioè nel primo anno in cui i lavori hanno potuto svilupparsi un po' largamente, i lavori fatti ammontano a 18,600,000 lire; nell'anno 1873 si dovrà spendere una somma molto maggiore, sia perchè si faranno nuovi appalti ed i lavori che si potranno cominciare sui tronchi che saranno appaltati importeranno una somma nuova che si aggiungerà alla spesa da farsi nel 1873, sia perchè i 22 o 23 appalti già in corso potranno progredire molto più celeremente nel 1873 di quello che abbiano progredito nel 1872.

Quindi io pregherei gli onorevoli colleghi di sospendere il giudizio, e lodo gli onorevoli La Porta e Zuccaro della loro determinazione di ritirare l'ordine del giorno.

E qui io non posso a meno che associarmi all'onorevole ministro, il quale diceva che non si deve avere altra norma che la legge nell'eseguire questi contratti.

Io non posso ammettere, nemmeno per un momento, che da questa norma possa per qualunque ragione il ministro dipartirsi: egli deve far eseguire i contratti con tutti i mezzi che la legge pone in sua mano, tanto più che, non dissimuliamocelo, procedendo la costruzione di queste ferrovie, dobbiamo incontrare un' eventualità, che io non voglio chiamare un pericolo, ed è che nel frattempo, dacchè si fecero questi contratti d'appalto, e la Camera vede di che importanza sono questi contratti, che ammontano nel com-

plesso a 93 milioni, dacchè, dico, si stipularono questi contratti, sono avvenuti dei cambiamenti nel prezzo di alcuni materiali che rappresentano una parte importante del prezzo di costo delle ferrovie, voglio dire l'aumento del prezzo del ferro.

Ora è necessario che il Ministero prenda tutte le sue precauzioni e tenga fermo all'esecuzione dei contratti, perchè potrebbe darsi benissimo che alcuni di questi contratti si fossero conchiusi senza tener conto di questi aumenti possibili nel prezzo dei ferri, e che quindi sorgesse in alcuni degli appaltatori una tentazione ispirata, dall'interesse privato sempre potente, sorgesse dico, una grande inclinazione a tergiversare, a procrastinare, a litigare, a fare ogni sforzo per ottenere delle more.

Voi sapete che nelle opere pubbliche, quando si vuol far presto, si deve spendere molto.

Dunque limitiamoci a questi due punti, rimandiamo cioè alla discussione della legge che ci fu presentata una discussione più minuta sulla costruzione di questa importantissima rete; ammettiamo, perchè non lo possiamo negare, che nell'anno 1872 l'amministrazione ha dato prova di una lodevole energia, e consentiamo con l'onorevole ministro nella massima, alla quale più che mai egli deve attenersi, di non avere altra guida che l'osservanza della legge e la esecuzione dei contratti da procurarsi dal Governo con tutti i mezzi che sono a sua disposizione.

Il capitolo 180 è approvato con lo stanziamento di lire 27,872,700.

Al capitolo 182: — *Concorso del Governo nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo* (Legge 3 luglio 1871, n. 311, 2ª Serie). — Dopo le osservazioni degli onorevoli Ricci, Morini, Giudici Vittorio, Bertani, Fano e Ferrari:

Io faccio una semplice osservazione, piuttosto per mettere in chiaro la questione che per prendervi parte: chè altrimenti forse il tempo ci mancherebbe.

La questione sollevata intorno all'epoca in cui debbano essere compiuti i tronchi ferroviari di collegamento con le ferrovie svizzere mi pare che sia già risolta riguardo ad un punto, cioè riguardo al congiungimento della nostra ferrovia da Milano a Camerlata con Lugano. Su quel punto lì la legge è esplicita, tassativa. Il termine è fissato, e fissato il giorno stesso in cui questa linea dev'essere aperta all'esercizio. Questa dunque è una questione già risolta. Ed io credo che è per sovrabbondanza che si domanda una spiegazione al ministro; direi anzi che il mettere ciò in dubbio mi pare che farebbe quasi supporre la credenza che la legge non sia intesa dal ministro come è intesa da tutti, il che si risolverebbe in un'accusa.

Ma c'è un altro punto sul quale il signor ministro ha creduto di tenersi in una grande riserva, ed è questo: la legge, all'articolo 3, dice che, entro tre anni dalla costituzione della Società, dovrà essere compiuto il tronco da Biasca al Lago Maggiore. Poi la legge stessa dice che il punto di congiunzione della linea al Lago Maggiore (faccio una traduzione libera, ma esatta) sarà Pino; per conseguenza Luino. Ora questo tronco la Svizzera, a termini del trattato, è impegnata a costruirlo entro tre anni; anche qui è stabilito un termine a giorno fisso. Ma entro qual termine il Governo italiano dovrà costruire il tronco che deve allacciare la rete italiana alla rete svizzera, che

metterà capo a Pino e Luino, e che dovrà poi attraversare il Gottardo? Pare ragionevole che si debba intendere in questo modo, cioè che, quando la Svizzera abbia fatto il suo tronco, noi dovremo aver fatto anche il nostro. Non so con quale utilità si verrebbe a Luino, e specialmente a Pino, con un tronco di ferrovia, quando noi non fossimo lì a riunirci col nostro.

Ma intanto nella legge non c'è una disposizione precisa, e non ci poteva essere, dico io, perchè il trattato doveva stabilire la rete ferroviaria svizzera e determinare i punti di congiungimento con le nostre reti; il resto veniva da sè.

Questa è la domanda dell'onorevole Bertani, a cui io mi permetto di associarmi, e importa di sapere in qual modo la legge su questo punto è intesa dall'onorevole ministro.

L'altra interrogazione è degli onorevoli Ricci e Morini sul tracciato col quale le ferrovie italiane si uniranno alle ferrovie svizzere a Pino e Luino, seguendo, come dice il trattato, la sponda sinistra del Lago Maggiore.

Anche questa è una questione importantissima, perchè dei tracciati non ce ne può essere che uno, e quando si dice *si faccia studiare,* io rispondo che nulla impedisce di studiare. Ma la questione verte principalmente sul criterio con cui il ministro fa eseguire questi studi. In altri termini, siccome il trattato dice espressamente che il congiungimento delle ferrovie svizzere, che giungeranno al Lago Maggiore, con le reti italiane dovrà farsi per la via più diretta per Genova, l'onorevole Ricci domanda, e giustamente, se si accetta questo criterio che dalle ferrovie svizzere debbasi partire la ferrovia italiana che conduce a Genova per la linea più breve.

Ecco la questione.

A questa osservazione non so se il ministro abbia risposto. Importa che si sappia qual'è il tracciato, perchè è un'opera così grossa la ferrovia del Gottardo; importa tanto che le popolazioni possano approfittarne a tempo, e

sappiano quindi quale sia, secondo le intenzioni del Governo, questo tracciato della ferrovia delle genti, come l'hanno chiamata, che il lasciare la cosa indecisa mi pare che non giovi, anzi sia di danno. Bisogna decidersi in modo che le popolazioni sappiano ciò che hanno da fare.

E a questa raccomandazione anch'io mi unisco.

L'onorevole Ricci ha aggiunto poi un'altra osservazione. Egli dice: badate che il Governo non solo è impegnato come contraente in un trattato, ma il suo contributo di 45 milioni per 20 milioni è un contributo che gli viene rimborsato da alcuni corpi morali, i quali si tengono obbligati se il trattato è adempiuto secondo la lettera e lo spirito suo, e che forse farebbero delle difficoltà se la cosa avvenisse diversamente. Ecco perchè questa interrogazione ha una importanza ed una pratica attualità, ed ecco perchè io prego il signor ministro di rifletterci e di dare una risposta, se non subito, però al più presto possibile. Queste sono questioni che non possono rimanere sospese, perchè sono troppo gravi.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici risponde che i criteri del Governo per stabilire la congiunzione delle linee svizzere con quella di Genova sono gli stessi accennati dal trattato, nè più nè meno. — L'onorevole Depretis soggiunge:

Io volevo solamente dire che il criterio si debba cercare nella retta interpretazione del trattato, e che non si debbano fare gli studi per trovare il criterio. (*Si ride — Interruzione del ministro dei lavori pubblici*) Il signor ministro non la intende diversamente, e per parte mia il criterio non ho bisogno di cercarlo, quando leggo il trattato, quando penso al complesso delle sue disposizioni, allo spirito che l'anima, alla discussione di cui è stato risultato:

il criterio è questo, che il tracciato deve essere sulla linea più breve da Pino a Genova.

Io ho fatto le mie osservazioni, l'onorevole Ricci ha fatte le sue riserve; quello che adesso si può desiderare (vede se sono modeste le domande) è che il signor ministro voglia al più presto uscire dalla inespugnabile riserva nella quale si è trincerato, e dirci presto come intenda almeno praticamente di sciogliere la questione.

Il capitolo 182 è approvato con lo stanziamento di lire 1,666,667.

Terminata la discussione dei capitoli del bilancio l'onorevole ministro dei lavori pubblici esprime il suo parere sul seguente ordine del giorno presentato dalla Commissione del bilancio:

La Camera confida che l'onorevole ministro vorrà provvedere al più presto a far cessare gli abusi nella concessione dei biglietti di libera circolazione sulle ferrovie, e presenterà nella prossima Sessione un disegno di legge per l'impianto dell'uffizio del commissariato per la vigilanza dell'esercizio delle ferrovie e per determinarne le attribuzioni.

L'onorevole Depretis così risponde alle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici:

Mi spiace che l'ora tarda rende quasi impossibile la discussione di quest'argomento, e mi spiace di dover dire che, mentre accetto ben volentieri le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro circa la prima parte dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione, ed anzi lo ringrazio delle disposizioni che ha preso e di quelle che ha promesso di prendere per sradicare gli abusi e far rientrare nella legalità i permessi di libera o gratuita circolazione sulle ferrovie, non posso però dichiararmi soddisfatto relativamente alla seconda parte dell'ordine del giorno medesimo.

L'onorevole ministro veramente non ha detto altro, se non che l'argomento era difficile e già studiato e tentato da

altre nazioni senza risultato pratico; che egli perciò sarebbe disposto a far studiare la questione, ma non ad impegnarsi a presentare un disegno di legge.

Io debbo dire che la Commissione ha fatto questa proposta, perchè convinta che fosse necessario di provvedere per legge. E vede l'onorevole ministro che la Commissione non ha voluto fare una proposta troppo rigida verso di lui, perchè ha chiesto la presentazione del progetto nella prossima Sessione. Che ci sia qualche cosa da fare è innegabile, e spero di poterlo dimostrare, per quanto lo potrò fare nei pochi momenti enumerati che mi restano. La proposta non è nuova; già da un anno la Commissione del bilancio ricordava la necessità di una legge che riparasse agli inconvenienti che tutti sappiamo essersi verificati e verificarsi ogni giorno pel modo con cui si esercita la sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio delle ferrovie. È vero, c'è la legge. L'articolo 246 della legge del 1859, diventato poi l'articolo 287 della legge del 1865; l'articolo 277 di quella stessa legge, che diventa l'articolo 317 della legge del 1865 regolano questa materia. Ma quelle disposizioni stabiliscono le basi, danno le norme generali e si riferiscono ai regolamenti. Questi regolamenti si sono pubblicati; uno, che è quello del 24 ottobre 1862, ha già 12 anni di vita; altri due del 21 ottobre 1863.

Ma anche i regolamenti invecchiano come gli uomini, ed abbiamo l'esperienza d'un decennio di questi diversi regolamenti per giudicarne la efficacia. Qui avanti alla Camera, or non è un anno, la Commissione del bilancio ha dovuto annunciare che il Governo aveva dovuto ordinare per decreto reale una inchiesta sulla costruzione delle ferrovie calabro-sicule. Qual'è stato il risultato di questa inchiesta? L'inchiesta fu ordinata dal Governo, la Commissione nominata componevasi di funzionari governativi, persone competenti, disinteressate, rispettabilissime. I risultati dell'inchiesta, lo sappiamo tutti, sono stati gravissimi. È risultato

che i lavori erano mal fatti, che la sorveglianza era stata inefficace, *pel poco appoggio che i commissari avevano trovato presso il Ministero!*

Sappiamo che cosa avvenne anche in fatto di esercizio.

La Commissione del bilancio ha domandato, che nel resoconto annuale sull'andamento dell'esercizio delle ferrovie, si riferisse anche sul modo con cui si fa l'esercizio delle strade ferrate, ma inutilmente. E tutti sappiamo in che modo si fa quest'esercizio. La Camera ha in questa discussione sentito non pochi lamenti. Ma v'ha di più. Si fanno delle contravvenzioni per irregolarità di esercizio, si dovrebbero applicare delle multe per centinaia di mila lire. Ne avete voi mai sentito a parlare?

Vi ha di più ancora. Il Ministero stesso ha compreso, or sono tre o quattro anni, che i regolamenti come esistono sono insufficienti. Infatti basta andare in una stazione qualunque coi regolamenti alla mano per vedere in qual conto sono tenuti i rappresentanti del Governo.

Per esempio, domandate un po' se i commissari possono ottenere la comunicazione dei documenti che si riferiscono all'esercizio, ai reclami dei viaggiatori, alla contabilità delle Compagnie... (*Interruzione del ministro dei lavori pubblici*)

Mi permetta. Il signor ministro non è eterno. Egli tenta di regolarizzare questo servizio, e ci mette della buona volontà. Io non sono avaro di lodi verso il ministro attuale, perchè molte volte le merita. Ma i regolamenti sono essi sufficienti? Tutt'altro. Malgrado disposizioni le più esplicite, quantunque negli atti di concessione le Società abbiano riconosciuto l'impero della legge sui lavori pubblici ed abbiano accettati i regolamenti emanati per la sua esecuzione, malgrado questo non si prestano che dopo molte trattative a comunicare i documenti, senza dei quali è impossibile che il Governo possa vegliare al buon andamento dell'esercizio, tutelare l'interesse delle finanze, liquidare a tempo i conti, e stabilire sopra basi certe le somme da pagarsi per la garanzia.

Quella stessa Commissione incaricata di studiare e proporre una riforma dei regolamenti per la vigilanza e il controllo amministrativo delle Società ferroviarie, quella stessa Commissione di cui sono in questa Camera parecchi membri, e spiacemi di non vedere l'onorevole Villa Pernice, che ne era il presidente, ma vedo l'onorevole Morpurgo che ne era il segretario e relatore, nella relazione che fa all'onorevole ministro e di cui ho notizia, riconosce l'insufficienza dei regolamenti e la necessità di cambiarli, e attesta il rifiuto delle Società di dar comunicazione dei documenti malgrado l'obbligo incontestabile che ne avevano.

Ed è facile capire che quando si trova soverchia condiscendenza da parte del Governo, le Società si avvezzino a non tener conto dei regolamenti e delle leggi che pure hanno riconosciuto. Questa Commissione riconosce inoltre che la legge attuale in qualche caso è insufficiente, e questo l'ha riconosciuto anche il Parlamento, perchè nella legge di concessione delle ferrovie meridionali fatta nel 1865 si è introdotta, se ben ricordo, una apposita disposizione supplementare; disposizioni speciali si dovettero introdurre nella convenzione colla Società delle ferrovie romane.

Per quest'ultima Società si sono nominati dei commissari straordinari ed una Commissione speciale, ed anche adesso noi vediamo iscritta sul bilancio dello Stato una spesa di trenta mila lire per un'amministrazione appositamente istituita per liquidare i conti colla Società dell'Alta Italia. E perchè facciamo questa spesa? Perchè i regolamenti furono inosservati; se le liquidazioni si fossero eseguite come il regolamento prescrive, questa spesa sarebbesi risparmiata. Ma non poteva essere diversamente per la ragione che i nostri capitolati di concessione noi non abbiamo potuto studiarli sufficientemente nè farli...

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Non sono stati fatti mai.

Depretis, *relatore*. ... come si sono fatti in altri paesi. Abbiamo trovato le Società ferroviarie già costituite con capitolati ideati dai diversi Governi, abbiamo dovuto obbedire alla necessità di far presto, fare, disfare e rifare le concessioni, siamo sempre stati nelle strettoie di una necessità, che ci spingeva ad agire per ottenere il beneficio delle ferrovie, e trovavamo i fatti che noi non potevamo distruggere, e così la nostra legislazione non potè che essere difettosa.

Basta vedere i capitolati delle concessioni francesi, che non sono perfetti, e paragonarli ai nostri per persuadersene.

Noi non troviamo, per dire un esempio, nei nostri capitolati di concessione una disposizione che dica che, se la strada non è mantenuta in buono stato, l'amministrazione, a spese della Compagnia, vi provvederà di ufficio senz'altro e che l'ammontare delle anticipazioni fatte sarà riscosso *au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires...*

Noi non abbiamo nei capitolati tale disposizione...

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici*. L'abbiamo nella legge.

Depretis, *relatore*. Mi scusi, onorevole ministro, io non ricordo l'articolo che dice che possiamo fare i ruoli e renderli senz'altro esecutorii.

Se questa facoltà c'è nella legge, mi rallegro della disposizione, che è sfuggita alla mia attenzione, ma non ricordo che esista nella legge una disposizione identica, ed io dico che l'attuale stato di cose è grave e bisogna provvedere.

Ma come si provvede? La Commissione del bilancio già da un anno chiamò l'attenzione del ministro e della Camera su questo argomento, ma finora sappiamo solo che si studia, ma nulla si vede.

La necessità di provvedere per legge è resa evidente da considerazioni la di cui importanza è cresciuta in questi ultimi tempi. Prima di tutto, o signori, non bisogna dissimularci che una delle principalissime cause che hanno reso

inefficace il controllo e la sorveglianza sulle Società ferroviarie è l'instabilità degli uffici centrali che si sono ordinati a quest' intento. L'ufficio di vigilanza sull'esercizio ed il controllo della contabilità noi l'avevamo prima dipendente da una direzione generale delle strade ferrate, ordinata nel 1859; più tardi fu fatto un commissariato generale; quindi questo commissariato generale fu disfatto; si ritenne quest'ufficio come inutile e si sostituì ad esso il segretariato generale. Adesso abbiamo ordinata l'amministrazione in altro modo; io non entro nel merito, dico solo essere necessario di dare stabilità a questa istituzione. Ed il vantaggio della stabilità io lo desumo anche da un precedente la di cui autorità non può essere messa in dubbio da nessuno. Cosa abbiamo fatto, cosa intendiamo di fare per l'ordinamento del Genio civile? L'ordinamento del Genio civile fu fatto per legge; fino la pianta è unita alla legge del 1859, e la Camera nelle prime sedute di questa stessa discussione ha deliberato la presentazione di una legge per l'ordinamento del Corpo del Genio civile.

Ora c'è tanta connessione fra questi due servizi che io non saprei capire perchè si abbia da render stabile un ordinamento degli ufficiali del Genio civile con una legge e si abbia poi a lasciar così nella turbinosa balìa delle vicende politiche (il signor ministro con tutte le sue buone qualità può cessare di essere ministro per un avvenimento qualunque), a lasciare, dico, in balìa delle vicende politiche questo importante servizio.

C'è una ragione poi per cui nessuna legge non fu fatta in altri paesi. La Francia non fece, che io sappia, nulla per molte ragioni che sarebbe lungo enumerare. Il Belgio ha una grandissima parte delle ferrovie esercitata dallo stesso Governo; noi non ne esercitiamo alcuna. Dunque la ragione di avere una stabilità ed un maggior vigore in questo Corpo di ufficiali pubblici nel Belgio non è sentita, perchè il bisogno di rinvigorire questo Corpo si sente ove deve lottare

cogl'interessi contrari delle Compagnie, come presso di noi; ma dove sono funzionari dello Stato che vegliano sulle linee governative, in quel caso può bastare l'azione diretta del Governo. Non bisogna andar a cercare l'Inghilterra, perchè i confronti coll'Italia non stanno. C'è troppa differenza fra i due paesi.

In quanto alla Prussia, non ne citerei l'esempio, perchè non so se si è tentato, ma credo non abbia questa legge...

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici.* Non l' ha.

Depretis, *relatore.* Sì, ma quel Governo è abbastanza forte, e noi vediamo adesso in che modo sa lottare con un elemento molto più potente, molto più temibile di quello che siano le Società ferroviarie, cioè col clero riluttante alla ragione di Stato; e il Governo prussiano si vede come lo sa tenere a freno. Noi non facciamo altrettanto. Dunque da noi non vi è la stessa forza ed autorità nell'ente che si chiama il Governo.

Eppoi noi abbiamo acquistato delle cattive abitudini. Bisogna andar contro queste cattive abitudini, bisogna vincerle; e l'onorevole ministro, io lo dico a sua lode, si è impegnato a distruggerle, e quindi non può negarmi che la sorveglianza sulle Società ferroviarie in questi anni passati si è esercitata in un modo assai rilassato.

Il pubblico adesso, lo noti l'onorevole ministro, è diventato più esigente perchè paga di più. I paesi che pagano di più, che lavorano di più, che consumano di più, pretendono di avere i servizi pubblici meglio ordinati.

E se non li trovano reclamano, perchè ci sono più affari, si sente maggiore il danno dei servizi male ordinati. Bisogna fare in modo che il servizio vada bene.

Quando le imposte sono gravi e vi è una legge per la riscossione come l'abbiamo noi, e si fa pagare all'esattore il non scosso per iscosso, ed al contribuente, faccia o non faccia un buon raccolto, in questo caso bisogna che l'amministrazione faccia ogni sforzo per riordinare tutti i servizi.

solamente dargli quella forza di cui ha bisogno per sostenere i diritti dello Stato e del pubblico verso le Compagnie. E l'istituzione di questo commissariato autonomo e responsabile a noi pare di tanta importanza ed urgenza (questo si diceva nel 1866) che crediamo necessario che il ministro dei lavori pubblici (e si noti anche che allora vi era il progetto di unire il Ministero dei lavori pubblici a quello d'agricoltura e commercio), senza aspettare la riunione in uno dei due Ministeri, presenti presto al Parlamento un disegno di legge speciale. »

Questa era l'opinione della Commissione dei Quindici. Io spero che mi si permetterà di appellarmi dall'attuale ministro dei lavori pubblici, l'onorevole senatore Devincenzi, al relatore della Commissione dei Quindici, l'onorevole deputato Devincenzi.

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici*. Non in questa parte.

Depretis, *relatore*. Queste parole sono scritte da lei. Quindi, mentre sono disposto a lasciargli un tempo sufficiente e come egli desidera per ristudiare questa questione, non posso a meno di preferire all'onorevole ministro Devincenzi, l'onorevole deputato Devincenzi, mio collega nella Commissione dei Quindici, di cui era ornamento. Se abbandonassi questa proposta e non insistessi che si metta ai voti, crederei di far torto alla Commissione: l'argomento è troppo grave, troppo importante per essere abbandonato. (*Bravo! Benissimo!*)

Devincenzi, *ministro dei lavori pubblici*. La questione sollevata dall'onorevole relatore è di tanta gravità, che debbo pregare la Camera di volerne rimandare a domani la discussione.

Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Seduta del 28 gennaio 1873.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI

In risposta all'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla seconda parte dell'ordine del giorno proposto della Commissione del bilancio per la presentazione di un disegno di legge relativo alla sorveglianza del servizio ferroviario:

Esporrò nuovamente il concetto che credo avere adombrato con sufficiente chiarezza nella discussione d'ieri e rettificherò l'interpretazione che ha dato alle mie parole l'onorevole ministro.

A giudizio della Commissione, la legge che si domanda deve essere ispirata dallo stesso concetto che fu esposto nel 1866 dalla Commissione dei Quindici che ho ricordata. La Commissione del bilancio non ha mai immaginato, come potè supporre l'onorevole ministro, di convertire in legge tutti quanti i regolamenti che regolano questo servizio. Bensì la Commissione del bilancio crede che alcune disposizioni della legge attuale, come pure qualche disposizione compresa nei regolamenti, come pure qualche nuovo provvedimento, sia conveniente farne oggetto di studio per essere convertito in legge.

E fin qui credo che il dissenso non sarebbe molto tra di noi. Ma c'è un altro punto nel quale, a quanto parmi, vi ha disaccordo fra la Commissione e il Ministero, ed è sopra un punto assai grave.

Io ho ricordato che questa parte del personale tecnico ed amministrativo del Ministero dei lavori pubblici è applicato ad un servizio non meno importante di quello per cui fu istituito il Corpo del Genio civile.

Ora, dal momento che i nostri precedenti legislativi e le deliberazioni della Camera in questa stessa discussione, hanno già consacrata la massima che il Corpo del Genio civile sia costituito per legge, io credeva che fosse savio consiglio il fare un passo di più su questa stessa strada, col dare tutta la stabilità di una sanzione legislativa all'ordinamento del Corpo del commissariato.

Con questo duplice intento, ma più specialmente col secondo anzichè col primo, fu dettata la proposta della Commissione. Infatti io credo che le disposizioni di legge attual mente in vigore, se si potessero applicare tutte, se l'onorevole ministro non incontrasse molti ostacoli, che adesso non voglio enumerare, e che bisogna togliere, di leggi ne abbiamo a sufficienza, e il ministro non potrà negarlo. Ma siccome per me è un fatto dimostrato ed indubitabile, che l'esperienza di questi ultimi anni rammenta ad ogni istante il verso di Dante:

Le leggi son, ma chi pon mano ad elle?

cioè a dire che, nè le leggi vigenti, nè i regolamenti emanati per la sua applicazione, sono stati eseguiti, e che forse per ostacoli, derivanti dagli atti di concessione, o dalla pessima interpretazione che ricevettero, o da circostanze delle quali io sono lontano dall'incolparne il ministro, il commissariato tecnico ed amministrativo non ha conservato il suo prestigio, e non è investito di sufficiente forza ed autorità, così è necessario che intervenga un atto del potere esecutivo. La quale proposta, come io l'ho sviluppata ieri, deve intendersi nel senso che, non essendo possibile coi soli provvedimenti regolamentari, i quali si dovranno fare cogli stessi stromenti di cui si è valso il potere esecutivo fino adesso, e si dovranno applicare con lo stesso sistema che fu adoperato finora: non essendo, dico, possibile con la sola forza che emana dal potere esecutivo, stabilire disposizioni efficaci, e costituire il Corpo speciale tecnico ed amministrativo del

commissariato che è pure una parte importante dell'amministrazione dei lavori pubblici, con tutta l'autorità di cui ha bisogno, se non vogliamo che si ripetano i numerosi inconvenienti verificatisi pel passato, bisogna che tutto questo servizio, e il personale che vi è applicato, sia stabilito per legge.

Ecco quale è il concetto della Commissione, il quale, in altri termini, si riduce a questo, che noi invitiamo l'onorevole ministro in un provvedimento, la di cui importanza nessuno può disconoscere, di associarsi nell'opera, che io ho ammesso che egli ha cominciata con ottime intenzioni, il concorso del potere legislativo. L'impresa sarà più facile e il risultato sarà più stabile; una legge speciale vi darà l'impianto di un'istituzione la quale produrrà quei buoni risultati ai quali voi non arriverete mai procedendo soltanto col metodo dei mutabili regolamenti.

Questo è il concetto della Commissione. Io ritengo di averlo definito abbastanza; e quindi prego l'onorevole ministro e la Camera di ritenere che nella proposta della Commissione nulla si contiene che abbia il carattere, non so, non dirò di una censura, ma nemmeno di una critica. È il risultato di una convinzione, ed io l'ho avuta sempre e la difendo da più anni e l'ho anche più volte esternata alla Camera.

Fui lietissimo di vedere la Commissione dei Quindici accettare questa massima, la cui utilità trova esempi pratici nello stesso Ministero dei lavori pubblici.

Se io facessi all'onorevole ministro l'interrogazione: voi come capo del vostro dicastero, di quale delle vostre amministrazioni siete voi più soddisfatto? Quali sono quelle che vanno meglio?

Non sono forse le amministrazioni autonome?

Ecco il concetto della Commissione dei Quindici. E non lo può negare l'onorevole Devincenzi, perchè è una verità indiscutibile.

Quali sono le amministrazioni che vanno peggio?

Quelle che non hanno una costituzione abbastanza stabile ed autorevole, quelle che furono più esposte a mutare uomini e sistemi, quelle i cui amministratori non possono agire con una responsabilità propria.

Lo stesso onorevole Devincenzi scrisse giustamente che in Inghilterra i ministri non amministrano, ma governano: l'amministrazione è affidata a chi sia più competente, più interessato al buon andamento d'uno speciale servizio e responsabile dei suoi atti.

Queste idee, o signori, da cinque o sei anni sono nella coscienza di tutti. Noi andiamo mettendole in pratica quando possiamo; poichè veramente abbiamo troppe cose da fare e non possiamo far tutto. Ma sarebbe gravissimo errore se si ritardasse a provvedere ad un servizio la cui importanza va crescendo ogni giorno con lo sviluppo economico del paese.

Ecco qual'è il concetto che ha dominato la Commissione. Ed io pregherei l'onorevole signor ministro di accettare la proposta della Commissione. Tanto più che, siccome non vorrei che di una questione proprio di migliore riordinamento amministrativo e non altro, se ne facesse una questione di suscettibilità personale o qualche cosa che rassomigliasse ad una questione politica, ho detto ieri al signor ministro: badate, che se io credessi che la forma con cui fu presentato l'ordine del giorno avesse qualche cosa di troppo rigido, se vi sembrasse che il termine che vi è prefinito di presentare questa legge vi paresse troppo breve perchè i vostri studi e le esperienze che avete fatte e state facendo non siano ancora sufficienti a maturarne il concetto, ebbene, noi accetteremmo la vostra semplice adesione, e l'impegno di presentare questa legge, senza prefissione di termini. Ma non negateci che una legge su questa materia sia utile, ed assumete l'impegno di studiarla e di presentarla, e ci basta.

Ecco nella sua semplicità la proposta della Commissione; ed io prego l'onorevole signor ministro di accettarla e a liberare così il relatore del bilancio dei lavori pubblici dall'obbligo di pronunziare un altro discorso e di prolungare questa discussione.

L'onorevole Devincenzi, ministro dei lavori pubblici, consente nell'avviso espresso dall'onorevole Depretis in nome della Commissione del bilancio e porge assicurazioni, delle quali l'onorevole Depretis prende atto e ritira l'ordine del giorno.

Il bilancio fu dalla Camera dei Deputati approvato nella seduta del 30 gennaio 1873 (Voti favorevoli 174, contrari 54) e dal Senato del Regno il 19 febbraio.

(Legge 19 febbraio 1873, n. 1246).

Arsenale militare marittimo a Taranto

Nella seduta del 20 dicembre 1871 l'onorevole Ribotty, ministro della marina, di concerto con l'onorevole Sella, ministro delle finanze, presentò un disegno di legge alla Camera dei Deputati concernente la spesa di lire 6,500,000 pei lavori di costruzione dell'arsenale militare marittimo di Taranto, spesa da ripartirsi negli anni dal 1873 al 1878. — Esaminato dalla Commissione composta degli onorevoli Acton, Boselli, Carini, D'Aste, Depretis, Maldini, Malenchini, Ricci, Lazzaro, Valerio e D'Amico, relatore, fu da quest'ultimo presentata la relazione il 15 giugno 1872. — La Commissione proponeva di fissare la spesa a 23 milioni da ripartirsi negli anni 1873-1882 ritenendo di spendere nel quinquiennio contemplato dall'onorevole Sella la stessa somma prevista dal Ministero mediante i 5 milioni che si potevano ricavare dalla vendita dell'arsenale di Castellammare. — La discussione ebbe luogo alla Camera dei Deputati nei giorni 28, 29 e 30 aprile 1873.

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 29 aprile 1873.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

Discorso pronunciato dall'onorevole Depretis in risposta ai vari oratori nella discussione generale:

Ho chiesta ieri la parola, ma non ho intenzione d'intrattenere lungamente la Camera, nè di esaminare a fondo la questione importantissima che stiamo discutendo.

Crederei di mancare ai riguardi parlamentari verso il nostro onorevole collega il relatore della Commissione, al quale spetta principalmente l'incarico di difenderne la proposta. Tuttavia io fui costretto di prendere la parola in questa discussione dopo che ebbi ascoltato la più gran parte del discorso dell'onorevole Araldi, giacchè mi è sembrato che la questione, come venne trattata da lui, anzichè essere semplificata e rischiarata, fosse complicata e spostata dal suo vero terreno: in altri termini, io credo che la questione sulla quale la Camera è chiamata a pronunziare il suo voto non siasi considerata e definita nella sua semplicità.

Infatti, l'onorevole Araldi non respinge la legge se la spesa sta nei limiti della proposta ministeriale; egli vorrebbe che con quella spesa, invece di un arsenale militare, si costruisse a Taranto una stazione navale fortificata.

Ma, a dire il vero, io non ho potuto comprendere quale è il concetto che l'onorevole Araldi attribuisce alle sue parole, *stazione navale fortificata.*

Sopra un altro punto essenzialissimo parmi che la questione non sia sufficientemente chiarita, sul punto cioè della conservazione del cantiere di Castellammare e dell'arsenale militare di Napoli. Su questo punto a me è sembrato che gli onorevoli oratori che ieri hanno preso parte alla discussione, non abbiano chiaramente spiegato il loro pensiero.

Io poi ho domandato la parola anche per un altro motivo.

Personalmente e senza nessun impegno da parte dei miei colleghi della Commissione, dei quali io rispetterò grandemente il voto, qualunque potrà essere, io personalmente non potrei aderire nè dare il mio voto ad una proposta diversa da quella che fu formulata nel disegno di legge come venne modificato dalla Commissione, e debbo dirne brevemente il perchè.

La Camera mi permetterà che, per esprimere il mio concetto, io, digiuno delle cose militari, mi serva delle frasi che mi parranno più convenienti per esprimerlo chiaramente.

Sarà una traduzione borghese di un ragionamento sopra cose militari.

E prima di tutto io debbo mettere con precisione il quesito la cui soluzione viene completata col presente disegno di legge. Il quesito, o signori, è semplicissimo ed è questo: qual'è il numero, quale l'importanza, qual'è l'ubicazione degli arsenali militari navali di cui ha bisogno l'Italia?

Questa questione, o signori, che è allo studio da dodici anni sorse nuova per l'Italia, perchè prima della formazione del Regno si saranno più o meno profondamente studiate, discusse le questioni militari e marittime, ma non mai, per quello che io sappia dai Governi italiani, nell'interesse dell'intiera nazione, non mai dal punto di vista dell'Italia una colla sua capitale Roma.

Era naturale che, formato il Regno, fatta l'unità nella coscienza di tutto il paese, proclamata Roma capitale, lo studio di questa, come di altre gravissime questioni militari, economiche, amministrative, cominciasse immediatamente.

Mi permettano una breve cronologia di tutti gli studi che si sono fatti su questo argomento, coevo, come ho detto, alla proclamazione del Regno d'Italia, all'organizzazione del suo esercito, della sua marina e della sua amministrazione.

La questione fu studiata fino dal 1861. Ed infatti il primo lavoro pubblicato cogli studi sull'organico del personale e del materiale della marina militare del Regno fu compilato nel 1862.

A questo lavoro presero parte due dei nostri onorevoli colleghi, l'onorevole Sandri e l'onorevole Maldini qui presente, unitamente ad un altro distintissimo ufficiale, il comandante Bucchia. Quello studio fu esaminato da un Consesso per dottrina e per autorità competente, cioè dal Consiglio d'ammiragliato.

Gli autori del piano organico risolvevano però una sola parte delle questioni, stabilivano cioè la necessità per l'Italia di tre arsenali quantunque non fosse ancora aggregata al

Regno la Venezia, giacchè la coscienza intima del paese considerava già fatta la sua unità; tanto è vero che gli autori del piano organico hanno considerato l'annessione della Venezia come già fatta, e quindi proposero tre arsenali. È un concetto che prorompeva dalla coscienza di tutti, giacchè fin da quell'epoca l'annessione della Venezia non si considerava che come una questione di tempo: e lo stesso sentimento, noi, vecchi unitari, avevamo sulla questione di Roma, quantunque le difficoltà da superarsi sembrassero maggiori.

Dunque fin da quell'epoca gli autori del piano organico e il Consiglio d'ammiragliato giudicarono che tre arsenali sono necessari all'Italia, uno per ciascuno dei tre mari che la circondano. Eravi accordo perfetto, quanto a Venezia e alla Spezia, però in quanto al terzo, gli autori del piano organico rimasero indecisi se dovesse stabilirsi a Siracusa od a Taranto. Ma il Consiglio d'ammiragliato risolse subito sin d'allora la questione a favore d'un grande arsenale a Taranto.

È inutile che io esponga i motivi di quella deliberazione; non è questo il mio còmpito; mi supplirà larghissimamente l'onorevole D'Amico, se farà bisogno.

Dopo questa prima risoluzione, il potere esecutivo si preoccupò seriamente della questione, e nell'anno 1864 ne affidò l'esame ad una speciale Commissione, la quale percorse tutte le coste d'Italia, e fece un lungo studio.

La Commissione era composta di uomini competentissimi, i quali vennero nell'identica conclusione di quella che aveva preso il Consiglio d'ammiragliato, ritenne cioè necessario pel Regno d'Italia un terzo arsenale a Taranto.

Nel 1865 il Governo incaricò un egregio ufficiale di marina, il comandante De Saint-Bon di compilare il progetto d'un grande arsenale a Taranto.

Ora voi vedete, o signori, che da questa cronologia risulta che, dalla costituzione del Regno d'Italia in poi, non

trascorse un anno senza che la questione non sia stata messa in esame e sempre nello stesso modo risolta.

Nello stesso anno 1865, fu presentato il bilancio della marina per l'anno 1866, il quale bilancio, era, per la sostanza, un vero piano organico, quantunque non ne avesse la forma. In quel bilancio o meglio nella relazione che lo accompagnava, la questione degli arsenali marittimi si annunziava come risolta: si stabiliva che dovessero essere tre, situati uno alla Spezia, l'altro nell'Adriatico, ed il terzo a Taranto. A quell'epoca uno degli arsenali figurava ad Ancona, non essendo ancora aggregata al Regno la Venezia.

Lo stesso annunzio fu dato nel bilancio del 1867, che fu compilato nel 1866.

Nel 1867 fu nominata una Commissione, composta di ciò che vi era di più distinto nella marina militare del Regno. Ne faceva parte l'attuale onorevole ministro di marina, l'onorevole nostro collega Giuseppe De Luca, diversi ufficiali ammiragli, ed ufficiali superiori del Genio navale e qualche amministratore. Adesso non ricordo più i nomi, ma è una storia che ho in mente chiarissima; e quella Commissione non solo confermò i giudizi precedenti, ma fu di avviso (mi ricordo la frase) che a Taranto doveva essere fondato un arsenale militare, ossia un grande stabilimento navale militare *di prim'ordine.*

Dopo questo voi ricorderete il voto della Camera pronunziato nel 1868 e riferito nella relazione. Nel 1869 il Ministero ammise questo concetto nel suo piano organico; e notate che si parlò sempre di un arsenale militare.

Venne nell'altro ramo del Parlamento toccata la questione, da un illustre uomo di mare, l'onorevole Bixio, e il ministro si espresse nello stesso senso; in fine, nell'ultimo piano organico presentato, l'impianto di tre arsenali a Spezia, a Venezia e a Taranto venne proposto con una speciale disposizione che deve diventare una legge. È bensì vero che ravvisato troppo costoso il primitivo progetto studiato dal

comandante De Saint-Bon se ne fece compilare un secondo con idee più ristrette. Questo progetto compilato dal maggiore Prato, fu esaminato dal Comitato del Genio militare, dalla Commissione permanente di difesa, dal Consiglio superiore di marina; poi da un Consesso straordinariamente convocato, direi quasi da un Consiglio a sezioni riunite, cioè del Comitato del Genio e del Consiglio superiore di marina raccolti insieme, e questo progetto fu approvato, ed è appunto quello che forma oggetto della legge che stiamo discutendo.

Ora, quanto a me, digiuno di cose militari e che non voglio pronunziare, senza averci pensato bene, il mio voto su questioni tecniche, io dichiaro che fui colpito da questa unanimità di tutti gli uomini tecnici, e di tutti i Consessi che abbiamo nel Regno più competenti su questa materia, e me lo perdonino i contraddittori, questa unanimità, questa concordia nel giudicare e nel risolvere la questione ha prodotto sul mio animo una impressione assolutamente decisiva. Ed io dico che una sì costante e direi quasi ostinata uniformità di giudizi deve produrre la stessa impressione nell'animo di tutti gli uomini spassionati e lontani da idee preconcette.

Io poi credo che a questa stessa soluzione sarei trascinato anche dal mio grosso buon senso.

Vediamo un po' quali sono i criteri che il buon senso indica dover guidare il legislatore nel determinare il numero, l'importanza, l'ubicazione degli stabilimenti militari marittimi di cui ha bisogno l'Italia? E vediamo se la fondazione d'un arsenale a Taranto risponde a questi criteri, e soddisfa a questo bisogno.

A me pare, o signori, che questi criteri non possono essere che identici a quelli che debbono guidarci nel determinare la forza marittima del paese, giacchè non può concepirsi una marina da guerra senza arsenali militari, ed elementi ed interessi marittimi, come sarebbe ridicolo avere arsenali senza marina.

Ora, perchè abbiamo noi una marina da guerra? Perchè la riconosciamo come una necessità della nostra esistenza politica? La sua ragione di essere della marina militare è molto semplice e chiara.

Abbiamo un paese con una grande distesa di coste che ha industrie marittime, ed un commercio marittimo importantissimo. Dunque, innanzitutto, bisogna che ci sia la flotta per cooperare alla difesa del paese in caso di guerra. È una verità che non ha bisogno di dimostrazione nè di commenti.

L'Italia è un paese marittimo, il suo commercio marittimo cresce ed è suscettibile d'un incremento grandissimo. Ebbene, bisogna avere una marina militare per difenderlo, perchè la bandiera italiana sia rispettata in tutti i mari.

Infine siamo diventati una grande nazione; abbiamo almeno la pretesa di essere diventati una nazione importante e bisogna, nell'interesse non solo della nostra dignità, ma della nostra sicurezza esterna, della nostra indipendenza, che possiamo dire la nostra parola in tutte le gravi questioni politiche europee, quindi una marina ha anche l'ufficio di avvalorare l'influenza politica del paese in tutte le grandi questioni politiche che sorgono in Europa.

Ercole. E il torchio?

Depretis. (*Della Commissione*) Stia tranquillo che non dimenticherò il torchio; parlerò anche della spesa.

Ora, se queste idee sono ammesse, ed io credo che debbano ammettersi come inoppugnabili, vediamo un po' se l'arsenale di Taranto, dato che non sieno in questione gli altri due arsenali, risponda a questi concetti ed a questi criteri.

L'onorevole Araldi dice di no; secondo il suo parere, un arsenale militare a Taranto, cioè una base d'operazione a Taranto per la nostra flotta, non giova alla difesa delle coste italiane. Ed anche l'onorevole Perrone ieri l'ho sentito fare un'osservazione, con cui limitava, riduceva a nulla

la sfera d'azione d'una squadra con la base dell'arsenale di Taranto. Non si difende, si è detto, che l'estrema punta dello stivale, cioè quella parte estrema d'Italia, dove non saremo mai attaccati.

A me pare che si sia commessa ieri una grave dimenticanza. Non ci sono solamente le coste della penisola da difendere; ci sono anche le coste di due grandi isole, fra queste la Sicilia, dove ci sono tre delle nostre più grandi città, ciascuna delle quali ha una popolazione che si avvicina e sorpassa i 100,000 abitanti. Questa parte d'Italia non la considerate per niente? Non è questo un interesse di cui voi vogliate tener conto? In questo caso io e voi non siamo d'accordo, e credo che con voi non sia d'accordo nè la Camera nè il paese.

C'è poi un'altra questione, o signori. Taranto è in tale posizione che guarda l'imboccatura meridionale dell'Adriatico, io per me non saprei da qual punto si possa meglio guardare; giacchè da Venezia, permettetemi che io ve lo dica, siamo un po' troppo lontani.

Ma v'ha di più. Noi non dobbiamo poi anche dimenticare un gran fatto che si è compiuto sotto i nostri occhi, ed è l'apertura dell'Istmo di Suez, cioè una nuova via per l'Indo-Cina; e, come nazione marittima, non dobbiamo dimenticare che abbiamo interessi importantissimi nel Levante. Trovate voi un punto più importante di Taranto per difendere questi interessi?

Ma vi è ancora una questione politica, una grande questione cui non possiamo restare estranei.

Voi non ignorate che c'è un grande ammalato, il quale è circondato da rispettabili e potentissimi medici che si adoprano intorno per tenerlo in vita, per rinvigorirlo, per ridonargli, se fosse possibile, un'altra volta la giovinezza. Io non voglio fare il profeta, ma finora una sanità robusta questo malato pare non sia riuscito ancora a ricuperarla. Io voglio parlare, o signori, della questione d'Oriente.

Ora credete voi che l'Italia, come qualunque altra potenza d'Europa, possa rimanere indifferente nella questione d'Oriente?

Se questa questione si complicasse e si presentasse minacciosa come altre volte, credete che l'avere a Taranto un arsenale non sarebbe una grande fortuna?

Io non parlerò degli interessi marittimi dai quali dipende l'esistenza delle arti navali e della numerosa e preziosa popolazione che vi si consacra, interessi e popolazioni di cui si deve tener conto.

Ma di ciò vi tratterrà, ne son certo, l'onorevole relatore. Quanto a me, io ripeto che i giudizi, i voti e le risoluzioni finora pronunziate sulla necessità di avere i tre arsenali militari di Spezia, Venezia e Taranto sono conformi ai veri e costanti interessi della nazione.

Ma sentiamo quali sono le obbiezioni che ci si fanno.

Io debbo dichiarare che ho sentito con qualche soddisfazione anche gli oppositori sostenere che Taranto, per la sua posizione idrografica e topografica, è una situazione impareggiabile per collocarvi un arsenale marittimo. Io prendo atto di questa confessione, accetto negli utili, come direbbero i procuratori: è già qualche cosa.

Dunque su questo punto sono lieto di trovarmi d'accordo. Ma allora io piglierò il toro per le corna e dirò ai contraddittori: spiegatevi, quanti arsenali volete? Ne volete due soli? Volete, e ne avete forse di troppo, i due soli arsenali di Venezia e Spezia? Cosa volete fare dell'arsenale di Napoli e del cantiere di Castellammare? Volete conservarli? Per quanto tempo?

È qui la questione, o signori, tutta qui, e forse appunto perchè la questione consiste tutta in queste semplicissime domande, nessuno si è spiegato chiaramente. Io, almeno, dai discorsi fatti ieri, non ho ancora capito che cosa si intenda fare dell'arsenale di Napoli e del cantiere di Castellammare.

L'onorevole Perrone diceva: come! avete così poca marina e volete disperderla facendo un arsenale di più? Ma egli si è dimenticato un'istoria che è pure recentissima, cioè quel che si è fatto dal 1867 in poi. Nel 1867 avevamo sette arsenali: Genova, la Foce, San Bartolomeo, Napoli, Castellammare, Ancona e Venezia. Adesso siamo ridotti a quattro. Di questi quattro, due sono difesi, o almeno si vogliono difendere, due sono assolutamente indifesi, e, a giudizio degli stessi oppositori di questo disegno di legge, dell'onorevole Araldi fra gli altri, questi due arsenali navali sono indifendibili. .

Ma io rinnovo la domanda: che volete fare? Ne volete due o tre? È su questo punto che dovete spiegarvi.

E cosa fa, cosa vi propone di fare la Commissione? La Commissione dice: fate un arsenale navale a Taranto; in luogo sicuro, difeso, opportunamente collocato, e trasportatevi gradatamente gli arsenali che attualmente sono a Napoli e a Castellammare, dove non sono difesi e dove non si possono difendere, e dove, in caso di guerra, saranno preda al nemico.

Ecco tutta la questione. È qui che bisogna pigliare un partito.

L'onorevole Araldi non diceva se volesse sopprimere questi arsenali, non diceva nemmeno che ne volesse solamente due, io almeno questo non l'ho sentito; diceva però: quando verrà la guerra, trasporterete via il macchinario, condurrete al sicuro i bastimenti che si troveranno a Napoli ed a Castellammare,

Ma, permetta, onorevole Araldi, sa cosa succede negli arsenali in tempo di guerra? Altro che portar via il macchinario, in quei momenti non c'è mai macchinario a sufficienza. E poi ci saranno delle navi sul cantiere, non ancora varate allo scoppiar della guerra, ve ne saranno in via di allestimento, vi sono i materiali e le provvigioni, e tutto l'impianto d'un arsenale, che ne farete? Come lo trasporterete?

Per me sono sorpreso di questi concetti, che non trovo di possibile applicazione.

Ma come? alla vigilia d'una guerra, con l'arsenale aperto, col cantiere in piena attività, con delle costruzioni in corso, mentre è una necessità indeclinabile raddoppiare l'attività ed il lavoro, voi volete portar via il macchinario, far cessare la vita in quei centri di produzione di cui il paese ha estremo bisogno per difendersi, per salvare la sua indipendenza, per impedire un'immensa sventura? E poi come, dove volete portarlo questo macchinario, questo materiale, questo impianto colossale, se non avete ove collocarlo? Non avete visto quel che abbiamo fatto alla Spezia e quanto tempo si è dovuto impiegare per levare da Genova quel benedetto macchinario citato dall'onorevole Araldi e trasportarlo alla Spezia? Per simili trasporti occorrono degli anni.

L'onorevole Araldi vuole fare di Taranto una stazione navale fortificata.

A questo riguardo noti la Camera che tanto il Ministero quanto la vostra Commissione sono d'accordo in ciò che i nostri tre arsenali non debbano essere la ripetizione l'uno dell'altro, e che ciascuno di essi, secondo la sua posizione, debba avere il suo naturale indirizzo. Quindi, mentre alla Spezia dovrebbero concentrarsi di preferenza le grandi costruzioni in ferro, a Venezia, per circostanze delle quali ora non è il caso di discorrere, dovrebbero invece prevalere le costruzioni in legno, e Taranto dovrebbe essere il gran porto d'armamento della nostra flotta. Ciò posto, io domando che cosa intende l'onorevole Araldi che si faccia per stabilire questa sua stazione navale a Taranto? Intende che si faccia la spesa del canale. Questa è già una parte importante della spesa. Egli vorrà pure che si costruisca qualche bacino, essendo ciò indispensabile. Vorrà che si facciano magazzini di viveri, magazzini d'armamento, alcune officine per le riparazioni, i depositi di carbone. Senza queste cose non comprenderei a che servirebbe la stazione navale.

Se queste sono le intenzioni dell'onorevole Araldi, mantenendo però la spesa nei limiti posti dal Ministero, allora la sua proposta non è che una edizione omeopatica del disegno che vorrebbe far prevalere la Commissione, cioè si farebbe un arsenale così piccolo da riescire inutile.

Ma l'onorevole Araldi dice qualche cosa di più. Egli attacca, sotto tutti gli aspetti, il disegno di legge che ritiene in tutti i sensi sbagliato.

Cosa vuole, onorevole Araldi, io rispetto molto la sua autorità, ma ho qui dieci anni di lavori e di studi e il giudizio unanime degli uomini che il paese riconosce i più competenti nella materia, i quali nei loro Consessi mi hanno detto e replicato che il progetto va benissimo. A chi devo credere? Io devo credere al maggior numero, a meno che mi si venga a dimostrare chiaramente il contrario. L'onorevole Araldi ha ben tentato di dare qualche dimostrazione, ma mi spiace dovergli dire che non mi ha persuaso punto nè poco. E, se mi si permette, ne dirò brevemente qualche parola.

L'onorevole Araldi dice: l'arsenale ove lo mettete, a Santa Lucia? Orbene, a Santa Lucia l'arsenale potrà essere bombardato!

Rispondo che se non si fortifica la costa e la baia, questo può accadere, quantunque questo bombardamento dell'arsenale sarebbe molto incerto. Però anche l'onorevole Araldi ammette che questo bombardamento non sarebbe poi la fine del mondo, perchè egli stesso riconosce che la squadra si metterebbe facilmente al sicuro: dunque saranno i caseggiati che potrebbero essere danneggiati, ma i galleggianti sarebbero al sicuro! E anche questo io lo accetto negli utili.

Intanto un arsenale in cui la squadra non potrebbe essere danneggiata nel bombardamento è già un arsenale che agli occhi miei ha il suo merito.

Ma egli dice: dovete metterlo al *Citriello*, oppure alla punta della *Penna*, in quella parte del mare piccolo che si chiama la *Piana*.

Questa questione la Commissione l'ha esaminata, l'ha studiata e masticata lungamente, ha raccolto tutti i dati ed ha riconosciuto che le altre località diverse da quella prescelta dal Governo non si possono ammettere, primieramente perchè la spesa sarebbe molto più forte.

Ma come? Noi scegliamo il sito per mettere l'arsenale in cui si fa una spesa minore, e adesso voi che lo combattete principalmente per la ragione della spesa volete collocarlo dove la spesa è maggiore?

Voi volete metterlo al Citriello, un po' più discosto dalla rada; ma la Commissione ha notato che, se una squadra nemica si impadronisse della rada, avrebbe in faccia l'arsenale scoperto.

L'arsenale posto al Citriello, benchè più lontano dalla rada, sarebbe più esposto perchè scoperto, sarebbe in luogo malsano e costerebbe di più. Sarebbe pure malsana l'altra località presso la Penna e anche essa ci condurrebbe ad una spesa maggiore, ed inoltre io dico che l'arsenale posto sull'altra sponda del lago, cioè sulla parte settentrionale del mare piccolo, sarebbe molto più esposto, militarmente parlando, di quello che sia sulla sponda meridionale, perchè, posto l'arsenale a Santa Lucia, quando avete fortificata la baia e posto un forte dove sono le saline, padroneggiando l'altipiano che sovrasta alla parte meridionale del lago, il bombardamento non potrebbe farsi senza un gravissimo pericolo della flotta nemica, e, quando avrete impedito con un'opera al nemico di occupare il promontorio o la penisoletta della Penna, il vostro arsenale è discretamente difeso anche dal lato di terra e quanto mai sicuro da un colpo di mano.

Invece se lo mettete al Citriello, è un bersaglio scoperto, è in sito malsano, è mal difeso e costa anche di più; se lo mettete alla Piana, gli inconvenienti sarebbero anche maggiori. Alle spalle si avrebbe tutto il paese a difesa, dice l'onorevole Araldi. Ma tutto il paese sta a tutela

Ora non dobbiamo dimenticare che a Taranto devono convergere quattro linee di strade ferrate, una da Brindisi, una da Bari, un'altra da Napoli e da Potenza, una quarta da Reggio e dalle Calabrie lungo il Jonio; e siccome fra queste linee ce ne sono due, le quali sono litoranee e la cui sicurezza, in caso di guerra, potrebbe essere compromessa, e per unire Taranto al resto della penisola non ne resterebbe che una, mi pare non solo possibile ma probabile che un'altra linea di ferrovie che partirebbe, per esempio, da Gioia e traversando le Murgie giungerebbe all'Ofanto o per la Capitanata si unirebbe alla linea di Benevento, ci metterebbe nel caso di avere in ogni evento, anche quando avessimo contro di noi una forza navale preponderante da compromettere le ferrovie litoranee, sempre due linee interne perfettamente sicure, sulle quali si potrà accorrere in aiuto di Taranto.

Ora queste condizioni della difesa di uno stabilimento marittimo non mi paiono poi tanto cattive, onorevole Araldi.

Quindi, io dico la verità, anche le osservazioni fatte circa uno sbarco non mi fanno molta impressione: tanto più, mi permetta, onorevole Araldi, tanto più che mi pare che egli stesso ammetta, che un nemico il quale voglia attaccare l'Italia, difficilmente vorrà andare ad attaccarla alla punta dello stivale per avere poi da percorrere nella sua maggiore lunghezza tutta la penisola. Un nemico dunque non ha nessun interesse d'incominciare gli attacchi contro l'Italia da Taranto quando sarà indifesa: e voi credete avrà invece interesse di attaccarla quando sarà difesa? Ma, se sarà difesa, troverà un ostacolo, e si metterà egli stesso in una terribile situazione. Bisognerà quasi creare quest' arsenale, per far nascere questa tentazione. Avremo là una forza navale, colla quale bisognerà pure che faccia i conti: se sbarca in piccolo numero, sarà facile il respingerlo, e se sbarca un corpo d'esercito, ovvero con quaranta o cinquanta mila uomini, il nemico si troverà in cattive condizioni e noi

faremo una grossa guerra in quella estrema parte d'Italia, con tutte le probabilità della vittoria.

Il vantaggio sarà tutto a nostro favore, e non del nemico. A me pare che questo sia evidente.

Così pure è del bombardamento da farsi dalla rada. Se la rada fosse indifesa, capirei che ci sarebbe un pericolo; ma se la rada è fortificata alla sua bocca, se si stabilisce un forte sulla secca della Tarantola, il bombardamento sarà pieno di pericoli pel nemico.

Ma qui l'onorevole Perrone dice: i forti fondati in mare costano molto: hanno costato 25 milioni quelli di Portsmouth; perciò l'arsenale di Taranto colle sue fortificazioni costerà 100 milioni. E qui entriamo a piene vele nell'argomento della spesa.

Ma io comincio a chiedere, sono eguali le condizioni di Portsmouth a quelle della rada di Taranto? A Taranto sappiamo che il fondo è solidissimo, che ci sono dei banchi di pietra di una potenza di quattro, di cinque metri, ci sono degi strati di argilla compatta ad una profondità grandissima.

Abbiamo poi il progetto, almeno per quello che si vede, di costrurre questo forte sopra una secca, quindi a fior d'acqua sopra una roccia. Non avremo dunque nè grandi profondità di gettate, nè spese notevoli nella costruzione di questo forte.

Ma se quelle indicate dall'onorevole deputato Perrone fossero le proporzioni della spesa di un forte isolato da costruirsi in mare, sì che noi avremmo fatta una bella speculazione abbandonando il progetto della diga esterna per la Spezia, ed ammettendo la diga interna o la diga media, la quale deve essere rinforzata da due forti avanzati costruiti nel bacino stesso del golfo! Altro che la spesa dei forti nell'arsenale di Taranto, altro che la spesa della diga esterna che noi abbiamo desiderato a difesa del golfo della Spezia! E forse, o signori, nel caso della Spezia il pericolo

di una grande spesa non è improbabile. Ma per Taranto questo timore non ci può essere.

Dunque anche da questo lato mi pare che le accuse che furono fatte a questo disegno di legge sieno infondate; ma cosa volete? Si va fino a dire che chi avrà la peggio da questa benedetta legge che fonda un nuovo arsenale marittimo a Taranto sarà, sapete chi? La stessa città di Taranto. La città di Taranto sarà o almeno correrà un grandissimo pericolo di essere distrutta. Può essere; ma gli onorevoli contraddittori mi permetteranno di citare un vecchio adagio: « Ne sa più un cieco in casa propria che un chiaroveggente in casa altrui ».

Io sono stato a Taranto e ci sono stato parecchi giorni, ho visitato le località, ho parlato con molte persone, e, cosa singolare, nessuno ha paura della distruzione della sua città. E non crediate che fossero persone di poca coltura, erano persone colte, distintissime, poste in una posizione sociale elevata, che sapevano benissimo quello che può accadere ad un arsenale militare fortificato. Sapevano che le fortificazioni non si fanno per gettare confetti, conoscevano dunque il pericolo; ciò non ostante, desideravano e desiderano ardentemente che l'arsenale sia fondato a Taranto.

Anzi, io credo che vanno fino troppo in là coi loro desiderii, perchè acconsentirebbero anche di avere una stazione navale fortificata, come vuole l'onorevole Araldi, o il progetto del Ministero, che è tutt'al più una speranza, piuttosto che aver niente, cioè si contenterebbero di una minima parte dei benefizi dell'arsenale con tutti i pericoli. Questa è l'opinione di Taranto.

E siccome *volenti non fit injuria*, noi non dobbiamo essere più zelanti difensori dell'incolumità di Taranto di quello che lo siano i suoi stessi cittadini, ed in ogni caso deve prevalere l'interesse generale dello Stato.

Ma esaminiamo un po' meglio l'ultimo, il capitale degli argomenti con cui si combatte il disegno di legge, la

spesa, questo tribolo che, a ragione o a torto, ci si getta dinanzi ad ogni momento.

La spesa. È troppa spesa. E qui l'onorevole Perrone dice: spenderete 100 milioni, cioè ne dovrete spendere 30 per l'arsenale; con le fortificazioni, sarete costretti a spendere 100 milioni. L'onorevole Araldi dice invece che se ne spenderanno 60. Io mi sono congratulato di vedere l'onorevole Araldi limitarsi alla modesta somma di 60 milioni. Fra i due assalitori del disegno di legge vi è una discrepanza notevole, quella di 40 milioni. Questo è per me un indizio che i calcoli sono stati fatti molto all'ingrosso; mi pare che si sveli anche un po' d'idea preconcetta, direi quasi un poco di passione. Direi che l'onorevole Sella (il quale mi spiace di non veder presente) abbia dato a prestito agli onorevoli Araldi e Perrone la sua famosa *lente dell'avaro*.

Bertea. È del Lanza.

Una voce. Del Sella è l'*economia fino all'osso.*

Depretis. (*Della Commissione*) Credeva che avesse anche scoperta la lente dell'avaro. Ebbene allora mi rettifico e restituisco immediatamente la lente all'onorevole Lanza. (*Si ride*)

Ma dico che gli onorevoli preopinanti nelle loro osservazioni hanno dimenticato di usare un coefficiente di riduzione ed hanno ingrandita la spesa, uno di due diametri, l'altro di 3 o 4 diametri. Ma io domando: su quali dati calcolate questa spesa di 60 o di 100 milioni? Come possiamo noi ammettere questi computi e queste cifre in faccia a dati che desumiamo da studi di persone tecniche incaricate dal potere esecutivo? È seria questa valutazione sommaria di 100 e di 60 milioni, così in blocco, quasi divinando, e senza la minima giustificazione?

In verità io non credo che la Camera possa accettare questi apprezzamenti. È, lo capisco, una parola che si getta nella Camera in un momento in cui le preoccupazioni finanziarie sono piuttosto forti; in un momento in cui l'aggio

è cresciuto e minaccioso, quando comincia a nascere il timore di una crisi economica, quando i raccolti non promettono bene, quando insomma le preoccupazioni finanziarie ed economiche sono più potenti del solito, è una parola, ripeto, che si getta in quest'aula per spaventar la Camera.

Ma scusate, questo modo di combattere una legge non credo che sia ammessibile, nè che possa essere seriamente efficace.

No, o signori, la spesa è molto modesta e non vi ha alcun fondamento per crederla inferiore al bisogno. Si è per queste osservazioni che io credo che la Camera debba accettare il disegno di legge e non possa ammettere le opposizioni che gli vennero fatte.

Ora io dirò in poche parole il secondo motivo per cui ho chiesto di parlare.

Mi sia permesso di esprimere il mio pensiero con una frase che potrà parere paradossale ma che è verissima, e, se occorre, potrò addurre a confermarne l'aggiustatezza non solo quando vi è un progetto di un'opera da farsi, ma ragionando sopra dei progetti che riguardano lavori compiuti ed eseguiti.

La frase paradossale è questa.

Noi non siamo abbastanza ricchi per far certe economie; e questa economia che propone il Ministero, è del bel numero una, cioè un'economia pericolosa che ci può costare una somma troppo forte.

Infatti, che cosa si fa, o signori, quando non si accetti il progetto della Commissione? Si cominciano le costruzioni dell'arsenale di Taranto, si spendono in cinque anni, cominciando dall'anno venturo, perchè il ministro ha dichiarato che per quest'anno non si può più far nulla, si spendono dunque sei milioni e mezzo in sei anni. E che si fa? Il canale, anche a sezione ristretta, vi porta via un paio di milioni; il bacino ve ne porta via un altro paio; i movimenti di terra, gli scavi in prossimità dell'arsenale, un palmo di

banchina, un po' di caseggiati, ecco tutto. E questo da qui a sei anni.

Con questa spesa si farà uno stabilimento, nel quale, se da qui a sei anni entrerà una fregata che abbia una epidemia a bordo e abbia bisogno di sbarcare l'equipaggio, ebbene non lo potrà fare; non vi è caserma che per 200 uomini. Un legno avrà bisogno di disarmarsi, non credo che troverà magazzini d'armamento. Le navi vorranno accostarsi alle banchine, più di un legno per volta non vi si potrà accostare. Pei viveri, i magazzini sono ristrettissimi. Ma che cosa dunque avrete fatto?

E intanto, qui è il nodo della questione, il cantiere di Castellammare continua a funzionare indifeso, in santa pace. L'arsenale di Napoli pure. E non possiamo fare altrimenti, perchè non possiamo sopprimerli e non li volete difendere. Scoppia una guerra, e che cosa avverrà? A che vi servirà questa spesa? A nulla. Avrete speso inutilmente sei milioni e mezzo e perderete gli stabilimenti marittimi che lasciate indifesi nel golfo di Napoli. Sarà un grande disastro ben maggiore di quello di Sinope o di Sebastopoli.

Ora io dico, una delle due. Fate una spesa utile, e per essere utile bisogna che la spesa sia fatta in tali proporzioni da potere nel quinquennio almeno cominciare a trasportare uno di questi due stabilimenti in luogo sicuro, e sta bene; bisogna quindi che facciate a Taranto una buona parte del progetto, degli scali, delle officine, dei magazzini sufficienti, insomma che spendiate una dozzina di milioni e non meno. Ma con sei milioni fate poco più del bacino e del canale, cioè fate tanto poco che non potete trasportare nulla dei due stabilimenti di Napoli.

Ma allora difendete quei due arsenali, e in questo caso voi verrete a spendere molto di più. Si dice: cedeteli all'industria privata, ma ciò vuol dire toglierli alla marina, distruggerli per la marina, senza sostituirvi nulla. Del resto nessuno ha proposto di sopprimerli, nessuno ha avuto il

coraggio di fare questa proposta. E se taluno, per esempio l'onorevole Araldi, volesse farla, ha egli pensato quali sarebbero le conseguenze? Io credo che il Governo non lo farà, credo che nessuno lo potrebbe fare. Credo che sarebbe un detestabile provvedimento. Dunque, lo ripeto, di due cose l'una. O difendete gli stabilimenti di Napoli e di Castellammare seriamente, e manteneteli pure dove sono, e risparmiate anche la spesa del porto di Taranto. Oppure fate quella spesa in modo che vi serva a qualche cosa, che vi crei qualche cosa di utile, che vi permetta di trasportare l'arsenale da Napoli a Taranto entro un tempo possibilmente breve, e affrettatevi perchè l'operazione del trasporto di un arsenale marittimo è difficile, seria e lunga.

La Commissione, o signori, ha esaminata lunghissimamente questa questione, non volle pronunziare il suo voto senza visitare le località, interrogò il distintissimo ufficiale che ha compilato il progetto, e se vi ha deliberazione presa con la maggiore ponderazione è stata sicuramente questa. Or bene, la Commissione, e sulla convenienza di fondare un arsenale marittimo a Taranto, e sulla necessità di fortificarlo validamente, e sull'urgenza massima di trasportare da Castellammare e da Napoli la marina militare a Taranto, la Commissione fu unanime.

Non mi risulta, o signori, che ci sia stata la minima obbiezione, o si sia messa in dubbio questa convenienza, questa necessità, questa urgenza da nessuno dei Consessi tecnici che da dieci anni a questa parte hanno esaminato questa questione ed hanno su di essa pronunciato il loro voto.

Dunque, fate una spesa utile non solo, ma necessaria ed urgente, se accettate il progetto della Commissione, il quale poi in fondo, o signori, non vi fa spendere più di quello che vuole spendere il Ministero.

È vero, noi facciamo conto sul ricavo del cantiere di Castellammare e dell'arsenale di Napoli che si dovrà cedere

all'industria privata, od alienare; quindi questa cessione od alienazione non potrà forse farci entrare in cassa il prezzo nell'anno o negli anni stessi in cui si faranno i pagamenti delle opere del nuovo arsenale; ma la differenza si riduce alla perdita degli interessi e sarà minima.

Noi vi diciamo: spendete undici milioni e mezzo, ma abbiate cura di fare la spesa in modo da trasportarvi nel quinquennio una parte degli stabilimenti di Napoli; voi ricaverete dalla vendita circa cinque milioni e la spesa per la finanza rimane presso a poco la stessa, ma farete qualche cosa di serio, di veramente utile. In caso diverso che cosa farete? Non farete che esporre in caso di guerra il paese ad un grande pericolo e ad una spesa infinitamente maggiore.

Egli è perciò che io, personalmente, non posso accettare altro progetto che quello della Commissione. Di ogni altra proposta, e me ne dispiace, compresa quella dell'onorevole ministro, non posso assumerne la responsabilità. (*Bene!*)

Dopo che ha parlato l'onorevole Ribotty, ministro della marina, per rispondere agli onorevoli Araldi e Perrone:

Dopo il discorso dell'onorevole ministro, non dirò che poche parole.

L'onorevole Araldi ha fatto osservare una cosa che veramente mi era sfuggita, che cioè nel suo discorso di ieri egli ha detto che in fatto di marina militare le cose eransi molto cambiate dal 1868 in poi.

Io dirò all'onorevole Araldi che non vedo proprio questo cambiamento. Nel 1868 noi abbiamo deliberato unanimemente l'impianto dell'arsenale di Taranto. Allora eravamo nelle stesse condizioni in cui ci troviamo adesso; avevamo acquistata la Venezia, eravamo in pace con l'Austria, per

cui non avevamo nessuna preoccupazione di un attacco nell'Adriatico o nel Jonio.

Ma l'onorevole Araldi volle forse accennare alla possibilità, dopo l'acquisto della nostra capitale, di una grossa guerra con un'altra potenza, cioè con una grande potenza marittima.

Perdoni, l'onorevole Araldi, ma io credo che nel provvedere ai bisogni militari del paese non dobbiamo considerare le accidentalità variabili della politica, ma bensì i bisogni costanti e le condizioni immutabili e permanenti del paese, quali ci sono imposte dalla natura. Per vivere indipendenti e sicuri, bisogna potersi difendere in qualsiasi eventualità. Nè possiamo mutare quelli che sono veramente i provvedimenti essenziali della difesa militare dello Stato, perchè oggi sorge il timore d'una complicazione con una potenza marittima, dimani con una potenza continentale.

Noi dobbiamo organizzare tutte le difese militari del paese secondo i suoi veri interessi permanenti, non secondo le condizioni variabili e mutabili delle complicazioni politiche.

Ecco in che differiamo interamente io e l'onorevole Araldi.

Ma v'ha di più. L'onorevole Araldi dice che per 15 o 20 anni noi non saremo in grado di poter mettere insieme una flotta che possa tenere il mare a fronte di una grande potenza. Mi permetta l'onorevole Araldi che io gli dica che il suo ragionamento dovrebbe valere anche per l'esercito. A fronte di una grande potenza continentale saremo noi in grado di mettere in campo un esercito di terra che possa tenerle fronte?

Araldi. Nel nostro paese, sì.

Depretis. (*Della Commissione*) Non sono precisamente del suo avviso, me lo perdoni, ma in ogni caso gli dirò che, appoggiati ai nostri stabilimenti marittimi, se avremo la prudenza di compierli, potremo fare lo stesso dal lato di mare.

Giacchè se vogliamo far consistere la potenza vera dell'Italia nelle sue risorse marittime, cioè sulla sua popolazione, e sul suo commercio, e sui suoi interessi marittimi e non sul materiale della marina militare quale attualmente lo possediamo, noi possiamo essere non meno forti sul mare che sul continente. Ed anche su questo punto, mi spiace, ma non potremo metterci d'accordo.

Sul resto ho poco da dire all'onorevole Araldi dopo le risposte dell'onorevole ministro della marina, massime dopochè il ministro ha respinto la nuova carica che gli voleva regalare l'onorevole Araldi di presidente di una nuovissima Congregazione di carità, quella degli arsenali marittimi innalzati al grado di istituti di beneficenza.

Dirò poche parole all'onorevole Perrone.

L'onorevole Perrone dice: Io non approvo che si faccia l'arsenale di Taranto, perchè io non conosco la proporzione delle vostre forze navali con gli arsenali che volete costrurre ed accrescere.

Ma, onorevole Perrone, se fondando l'arsenale di Taranto noi aumentassimo la capienza dei nostri arsenali, capirei il suo ragionamento: ma invece noi fondiamo l'arsenale di Taranto con la determinazione esplicitamente dichiarata dal ministro, dalle varie Commissioni, da noi di trasportarvi l'arsenale di Napoli e il cantiere di Castellammare. Dunque qui per ora non c'entra la questione delle nostre forze navali. Col progetto della Commissione l'onorevole Perrone può essere tranquillo che qualunque sia la forza navale che potrà avere l'Italia, i suoi arsenali non saranno sicuramente di troppo. Ma devesi notare, come lo ha ricordato l'onorevole ministro, che questi arsenali vanno considerati come base di operazione dell'armata di mare per la difesa delle coste e, sotto questo punto di vista, fondando l'arsenale di Taranto si viene ad accrescere la difesa militare del paese e a diminuire il numero dei suoi stabilimenti marittimi. Sotto questo aspetto è utile l'ar-

senale di Taranto, senza per nulla variare le forze navali in sè stesse.

L'onorevole Araldi ha insistito ancora sul punto della spesa per le fortificazioni di Taranto, e dice: i piani si fanno come si vogliono fare, come viene ordinato che si facciano. E sta bene, ma la spesa si determina sui piani, e la Commissione che non può fare i progetti essa stessa e deve conoscere la spesa non può desumerla che da quella che fu calcolata sui progetti.

Invece, tanto l'onorevole Araldi, quanto l'onorevole Perrone, hanno esposto delle cifre, ma i loro computi non si fondano nè sopra studi, nè sopra piani; a chi, lo ripeto ancora una volta, dobbiamo credere? Io dico che dobbiamo credere alle cifre, che sono il risultato degli studi ordinati dal potere esecutivo; da queste cifre non possiamo dipartirci. Per quanto concerne le fortificazioni di questo come degli altri arsenali e delle coste, verrà un altro disegno di legge. La spesa sarà più, sarà meno, ne discuteremo a suo tempo.

In quei progetti si troverà per l'artiglieria quella somma della quale l'onorevole Perrone lamentava il difetto.

Si dice che i forti in mare a Taranto debbono contare come quelli di Portsmouth, 25 milioni ciascuno.

Stia all'erta l'onorevole ministro della guerra, poichè se dovrà spendere 25 milioni pei forti in mare della Spezia, avrà una grossa questione con l'onorevole ministro delle finanze, il quale nel suo preventivo quinquennale, non ha certo calcolata una somma così rilevante. Ma io ripeto ancora una volta che la spesa dei forti dipende in gran parte dalla località in cui si fanno. Tra le condizioni del mare di Taranto e del mare di Portsmouth corre una grande differenza. A Taranto vi è la marea d'un piede ad un piede e mezzo, a Portsmouth la marea è di 24 a 26 piedi.

D'Aste. 32 piedi.

Depretis. (*Della Commissione*) Peggio ancora. Di questi dati si deve tener conto, e le conseguenze sono gravissime.

Ma adesso non possiamo trattare la questione delle fortificazioni, non essendo la medesima all'ordine del giorno. Su tale questione la Commissione nulla adesso può dire. Del resto è presente l'onorevole ministro della guerra, che, occorrendo, potrebbedirne qualche cosa.

La Camera in questa stessa seduta approvò i due primi articoli proposti dalla Commissione che autorizzavano la spesa di 23 milioni da ripartirsi negli anni dal 1873 al 1882 inclusive, ma ad istanza dell'onorevole Sella, ministro delle finanze, fu sospesa la discussione di questo disegno di legge, che nella seduta del 5 maggio fu ritirato dall'onorevole presidente del Consiglio, Lanza. — Il 17 maggio l'onorevole Ribotty, ministro della marina, presentò un altro disegno di legge per la spesa di lire 6,500,000 occorrente per alcune opere in quell'arsenale secondo le deliberazioni prese dal Consiglio superiore di marina e dal Comitato del Genio militare. — Fu esaminato dalla Commissione composta degli onorevoli Bucchia, Asproni, D'Amico, De Luca G., Lazzaro, Massari, Pisanelli, Vollaro e Maldini e quest'ultimo riferì alla Camera il 26 maggio stesso proponendo l'accettazione del disegno di legge; ma in questa Sessione non ebbe seguito.

In morte di Urbano Rattazzi

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 5 giugno 1873.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

Parole pronunciate dall'onorevole Depretis all'annunzio della morte di Urbano Rattazzi:

LA CAMERA mi consenta le brevissime parole che l'emozione mi permette di pronunziare.

Urbano Rattazzi, o signori, di cui piango la perdita, era per me un fratello primogenito, un soldato veterano, a lato del quale mossi i primi passi nelle lotte parlamentari.

Venticinque anni fa, o signori, quando entrai nel Parlamento subalpino, presi posto in mezzo a quegli uomini fra i quali brillava Urbano Rattazzi. E in questi ultimi anni ebbi ancora il conforto di trovarmi quasi sempre con lui d'accordo: mi pareva, o signori, di vivere i primi anni così pieni di speranze della mia vita politica.

Questa morte, o signori, che ci colpisce, come tutti l'hanno affermato, è una grande sventura.

La Corona perde un amico sicuro, la Camera perde il suo oratore più illustre; parecchi di noi perdono un amico affezionato, e non l'amico della ventura, ma un amico che abbiamo trovato sempre pronto ad aprirci le braccia e il cuore in tutte le circostanze; e questa parte della Camera (*Facendo cenno alla sinistra*), permettetemi, o colleghi, che io lo dica, perde una guida e un capo impareggiabile; ma chi perde di più, o signori, chi perde e soffrirà di più, per la morte di Urbano Rattazzi, è la nostra madre comune, è l'Italia. L'Italia perde in lui un grande cittadino, un cittadino devoto, disinteressato, che non ebbe mai altra stella che guidasse i suoi passi, che l'interesse della grande patria comune.

E tutti noi che l'abbiamo intimamente conosciuto, noi sappiamo che tutto egli sacrificò per la patria, perfino ciò, a cui gli uomini, anche i più grandi, rinunziano più difficilmente, o signori, lo splendore del proprio nome! (*Bene!*)

Ma la morte è giusta dispensiera di gloria, come disse un altro grande patriota, ed io sono sicuro che sulla tomba di Urbano Rattazzi la patria non tarderà a riconoscere il suo figlio devoto, il grande cittadino, e deporrà unanime la corona della sua riconoscenza. (*Vivi segni di approvazione*)

A proposta del Presidente, la Camera sospese la seduta in segno di lutto, deliberando di abbrunare per 15 giorni la bandiera ed il seggio presidenziale.

INDICE

VIII Legislatura - Sessione 1863-65.

IX Legislatura - Sessione 1865-66.

X Legislatura - Sessione 1867-69.

X Legislatura - Sessione 1869-70.

XI Legislatura - Sessione 1870-71.

XI Legislatura - Sessione 1871-73.

NOMI RICORDATI IN QUESTO VOLUME